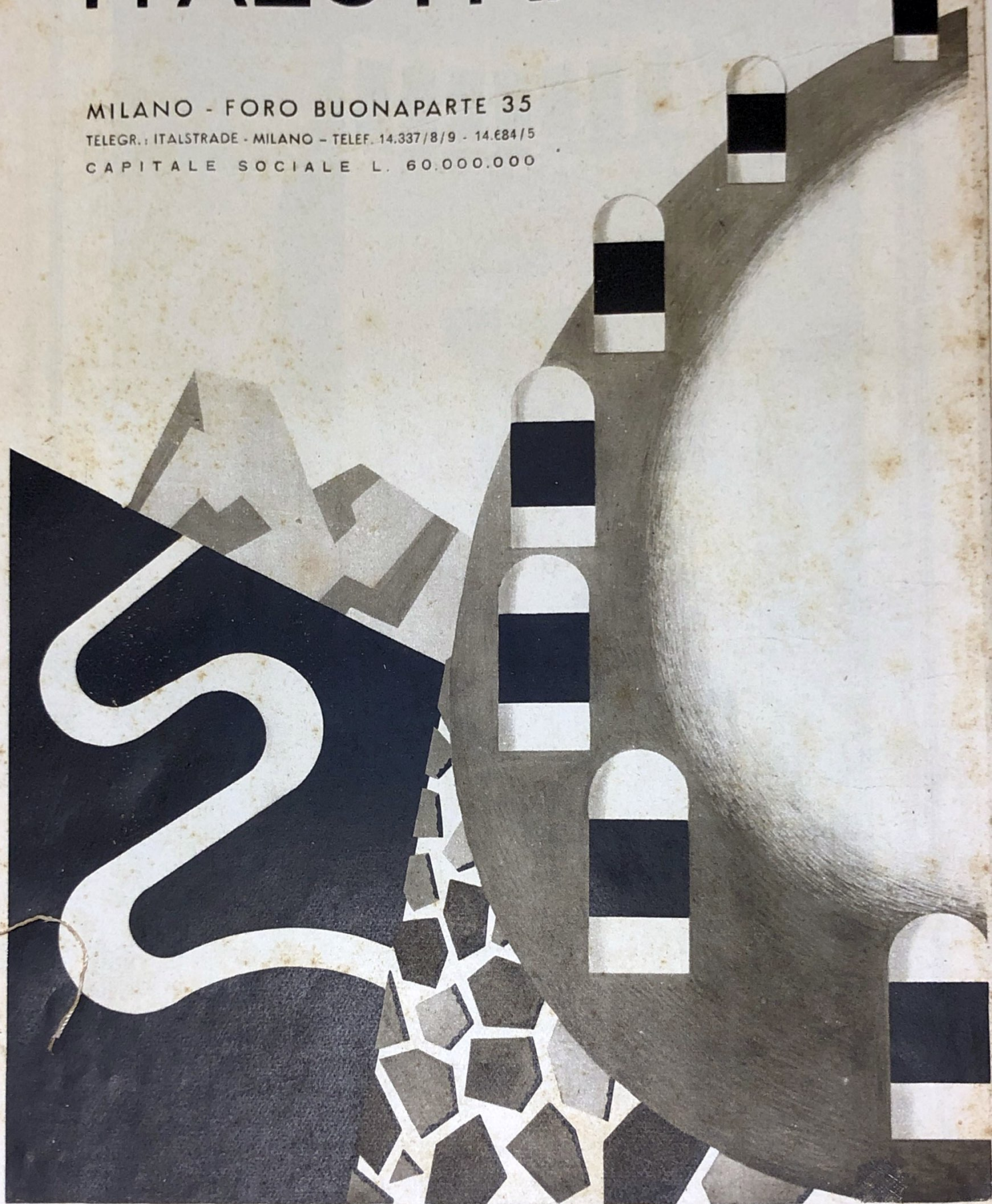
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLVIII - NUMERO 3 MARZO 1942 - XX E. F.

SERVIZIO
ESSO

ITALSTRADE S.A
MILANO - FORO BUONAPARTE 35
TELEGR.: ITALSTRADE - MILANO - TELEF. 14.337/8/9 - 14.684/5
CAPITALE SOCIALE L. 60.000.000

ANNO XLVIII
1942 - XX

LE VIE D'ITALIA

Numero 3
MARZO

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

CRONACHE DELLA GUERRA

10-31 GENNAIO 1942-XX

In Libia.

Si va sempre più delineando il completo fallimento dell'offensiva destinata, negli orgogliosi progetti britannici, a provocare una fulminea Waterloo africana. Già duramente provate nella prima fase, le forze inglesi, pur avendo potuto guadagnar terreno, avevano mancato l'obbiettivo principale, che era il totale annientamento delle forze adunate dall'Asse nel settore libico. Infatti, queste, con una manovra di alto stile, erano riuscite a sottrarsi al pericolo e ad occupare nuove posizioni meglio atte alla difesa, mentre dal canto loro i presidii di Bardia e Sollum con tenacia generosa ed eroica ostacolavano la marcia del nemico, logorandone il potenziale bellico. In un secondo tempo le forze dell'Asse, di cui la tanto vantata padronanza inglese del Mediterraneo non aveva potuto impedire il rifornimento, poterono sorprendere lo schieramento britannico nella delicata fase della riorganizzazione e lo attaccarono vigorosamente per frustrarne prima ogni velleità offensiva e passare poi ad una efficace controffensiva, i cui risultati sono ormai noti.

La cronaca di questo ultimo mese registra, nei giorni 12 e 13 gennaio, continui attacchi nemici respinti contro Sollum e intense azioni avversarie aeree, terrestri e navali contro le nostre posizioni di Sollum e Halfaya. In una fallita puntata a Sud-ovest di Agedabia il nemico perdette vari automezzi. Una sua forte colonna fu attaccata a volo radente da aerei italiani che distrussero 25 automezzi con munizioni e carburanti, una batteria autotrainata e dispersero truppe. Il 14, nella zona di Sollum, il nemico, appoggiato da intenso fuoco, riuscì ad occupare la zona sul mare, mentre nei capisaldi principali continuava la nostra tenace resistenza. L'aviazione dell'Asse svolse una intensissima e proficua attività su tutto il fronte. Aerei avversari attaccarono senza risultato un nostro convoglio. Il 15 e il 16 continuarono i combattimenti nei settori di Sollum e Halfaya, incessantemente sottoposti a intensi bombardamenti terrestri, aerei e navali. Ad onta delle soverchianti forze nemiche e della sempre crescente difficoltà dei rifornimenti, i presidii italo-germanici arginavano sempre efficacemente la pressione nemica, finché il 16, accerchiati e battuti intensamente dall'aviazione e dalle artiglierie terrestri e navali, privi da tre giorni, a causa del maltempo, dei rifornimenti per via aerea, dopo due mesi di lotta eroica, durante la quale avevano assolto fino in fondo la loro funzione di rallentamento, dovettero desistere dalla resistenza.

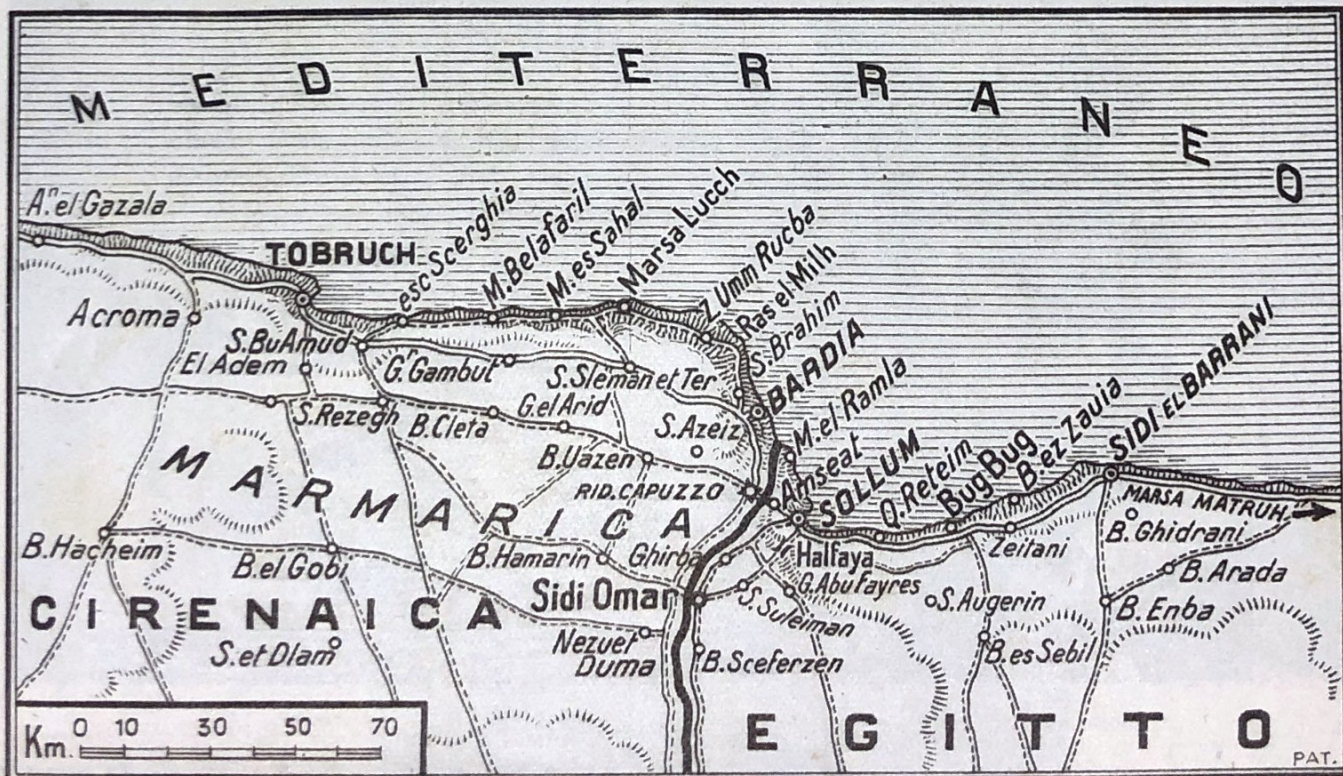
Il 19 ebbe luogo un vittorioso combattimento fra Agedabia e Marsa Brega, e nel Mediterraneo Orientale i nostri aerosiluranti attaccarono un convoglio nemico, danneggiando gravemente un mercantile di oltre 5000 tonn., carico di truppe.

Il 20, formazioni motocorazzate italo-germaniche attaccarono le antistanti unità nemiche, le quali, il 22, ripiegarono verso Agedabia, subendo gravi perdite. La ritirata inglese proseguì nei giorni 23, 24, 25, 26 e 27, mentre l'aviazione perseguiva il nemico in fuga. Le perdite di materiali subite dall'avversario sommarono a 127 cannoni, 283 fra carri armati e autoblinde, 28 aerei, oltre a quelli abbattuti dall'aviazione, e 563 autocarri.

Il 25, un nostro importante convoglio, insistentemente e violentemente attaccato, giunse regolarmente in Libia con la perdita di una sola nave. Le truppe, a bordo di essa, trasbordate quasi al completo su altra unità, giunsero anch'esse a destinazione.

Il 26, a Nord-ovest di Bengasi, nostri aerosiluranti attaccarono una squadra navale nemica, colpendo, e forse affondando, un incrociatore e danneggiandone un secondo.

Il 27, velivoli tedeschi attaccarono un convoglio nemico a Sud-est di Malta, colpendo due unità.

Il 29, forze italo-tedesche rioccuparono Bengasi. Nel corso di un nostro vittorioso attacco sul Gebel un battaglione indiano si arrese alle nostre truppe. Le forze alleate continuavano la loro pressione contro il nemico in ritirata verso Est.

Il 30, ancora stretto era il contatto col nemico in ritirata e continuavano le operazioni di rastrellamento. Nel Mediterraneo centrale un nostro convoglio respinse, nello stesso giorno, l'attacco di aerosiluranti nemici.

Sui fronti europei.

Sul fronte orientale, e particolarmente nei settori centrale e settentrionale, continuarono, dall'11 al 21 gennaio, gli aspri combattimenti difensivi. Il 14, un vittorioso contrattacco tedesco valse la conquista di un'importante località e la cattura di 10 cannoni, di altro materiale bellico e di 850 cavalli. Il nemico lasciò sul terreno 1800 morti. Il 16, il nemico subì altre gravi perdite: il 18, sempre nei medesimi settori, furono catturati 35 cannoni, 23 mortai, 45 mitragliatrici e le perdite sovietiche in uomini ammontarono a 480 morti e 140 prigionieri. Il 25, nel settore nord, il nemico venne respinto da un'importante posizione che aveva potuto temporaneamente occupare. Il 22 e 23, nel settore centrale, durante un contrattacco tedesco, furono catturati 35 cannoni e molte armi pesanti.

Negli altri settori del fronte est il 12 si registrarono puntate offensive tedesche a Est di Charcov, mentre sul fronte di accerchiamento di Pietroburgo furono distrùtti 22 fortini nemici. Intensa attività di aerei tedeschi. Il 13 si annunciò che nelle precedenti operazioni di sbarco presso Eupatoria (Crimea) le forze sovietiche avevano perduto 1900 uomini uccisi e 203 prigionieri. Puntate offensive sovietiche furono respinte, il 13, nel settore meridionale, ed altre, precedute da forte preparazione di artiglieria, il 14, nella zona di Taganrog. Sul fronte di Pietroburgo truppe tedesche penetrarono in una posizione nemica per una larghezza di 200 metri, distruggendo 20 fortini.

Il 16 e il 17 il nemico attaccò nel settore di Sebastopoli, ma venne respinto, con gravi perdite, da truppe tedesche e romene. Le forze germaniche eseguirono, inoltre, una riuscita puntata ad Est di Kursck, e davanti a Pietroburgo fecero saltare 15 tra fortini e trincee, catturando abbondante bottino.

Il 18, truppe tedesco-romene respinsero forze nemiche sbarcate sulla costa meridionale della Crimea e rioccuparono Feodorosia; i sovietici perdettero 73 carri armati, 77 cannoni, abbondante materiale bellico e 4600 prigionieri. Il nemico attaccava in forze su tutto il fronte del Donez.

Il 19, i Sovietici furono ulteriormente respinti a Nord-est di Feodorosia; il 20 continuarono aspri combattimenti sul fronte del Donez, dove il nemico, riuscito a penetrare nelle linee tedesche, fu ricacciato e perdeva 19 cannoni, 30 mitragliatrici, 1100 morti e alcune centinaia di prigionieri. Il bottino fatto dai Germanici nella battaglia di Feodorosia ammontava a 177 cannoni, 85 carri armati, oltre a 10.605 prigionieri.

Il 21 si respinsero puntate nemiche sul fronte di Sebastopoli, attacchi sul Donez e alcuni tentativi di sortita da Pietroburgo. Il 28, contingenti nemici sbarcati sulla costa meridionale della Crimea, dopo vari giorni di violenti combattimenti furono respinti e completamente distrutti. Le truppe tedesco-romene catturarono 12 cannoni, 119 mitragliatrici e 480 prigionieri.

Il 29, nel settore del Donez e in quello centrale, le forze tedesche respinsero attacchi locali, conquistando numerose posizioni e catturando alcuni cannoni. Nel settore settentrionale i Sovietici reiteravano i loro attacchi. A Sud-est del lago Ilmen, sul fronte di Pietroburgo e di quello finlandese di Lapponia vittoriose azioni di truppe tedesche e finniche.

Il 30, truppe tedesche, italiane, romene e slovacche respinsero attacchi locali ed urti offensivi del nemico, al quale inflissero gravi perdite: furono distrutti 19 carri armati e numerosi fortini. A Nord-est di Kursck un gruppo di forze nemiche, che aveva fatto una puntata nelle linee tedesche, dopo vari giorni di combattimento fu battuto e respinto con perdite notevoli. Così vanno dileguando le speranze dei bolscevichi sul generale Inverno.

Nell'Oceano Pacifico.

Nel Pacifico l'offensiva nipponica prosegue in tutti i numerosi settori con quel carattere di aggressività che l'ha caratterizzata fino dagli inizi.

Il 10 le forze nipponiche occuparono Olongapo, importante base statunitense per sommergibili, situata sulla costa orientale della penisola di Bataan, a circa 60 miglia da Manila. Lungo la costa occidentale della Malacca era stata spezzata la linea fortificata a Nord di Trolak (90 chilometri a Nord di Kuala Lumpur) e le avanguardie nipponiche avevano già oltrepassato Tanjong Malin, dopo aver catturato 13 cannoni pesanti, 20 carri armati, 15 mortai da trincea, 50 carri armati leggeri, 30 motociclette e 500 automezzi. Le perdite nemiche in uomini ammontavano a 300 morti e 800 prigionieri; quelle nipponiche si limitavano a 17 morti e 60 feriti. Da fonte ufficiosa britannica si annuncia che il Giappone ha iniziato l'offensiva contro le Indie Olandesi, sbarcando truppe nell'isola di Tarakan (Nord di Borneo) e in tre punti di Minahassa (Nord delle Celebes).

Il 12 i Nipponici occupano l'aeroporto di Kakas, presso Menado (Celebes), e nelle Filippine è in corso una battaglia tra le forze giapponesi e 50.000 Nord-americani.

Il 13, unità motorizzate nipponiche occupano una città molto importante nella zona di Negri Sembilan; lungo lo stretto di Malacca cadono pure Seremban e Sepang, a Sud-ovest di Kuala Lumpur. Vien pure completata l'occupazione degli aerodromi nemici della penisola di Minahassa. Truppe nipponiche penetrano nello Stato di Johore da due parti, e continuando la loro rapida avanzata accerchiano 30.000 Britannici del fronte difensivo di Singapore. Nella penisola di Malacca cade Tampin.

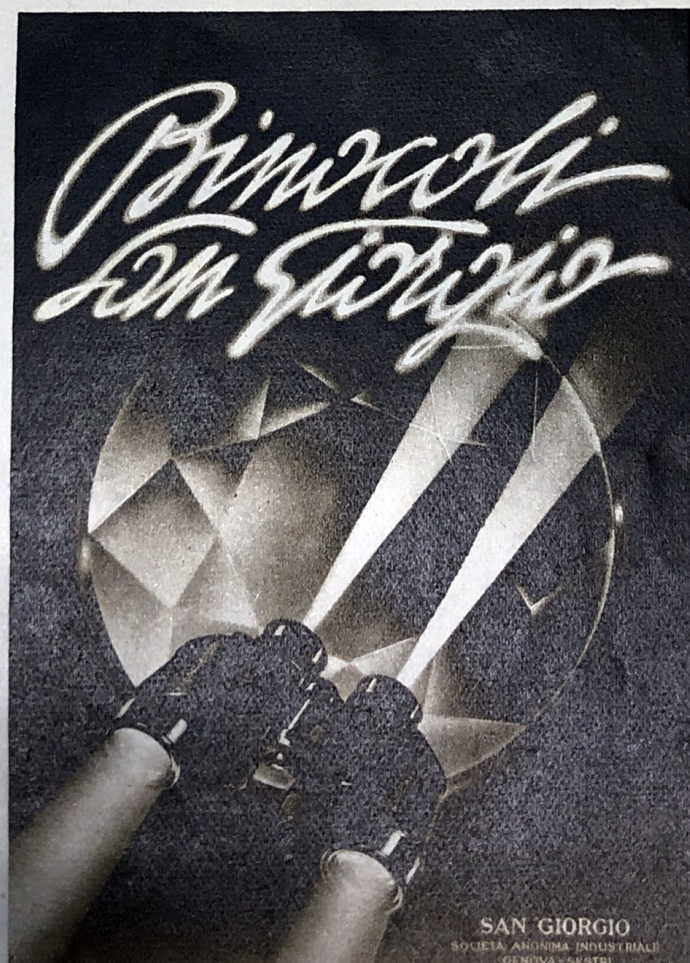
Il 14 si comunica che la battaglia iniziatasi il 24 dicembre nel settore di Chansachanqsa contro le forze di Ciung King è terminata; i Cinesi hanno perduto 59.000 morti e 1950 prigionieri. Un distaccamento di marinai nipponici sbarca di sorpresa in una piccola isola fortificata all'ingresso della baia di Subie (Nord-ovest di Manila), di particolare importanza strategica; fra l'altro sono stati catturati 16 cannoni di grosso calibro.

Il 15 veniva occupata una località a quattro ore da Singapore e attraversata in più punti la linea Pownal, ultima difesa della piazzaforte. Anche l'ultima base aerea britannica della Malesia continentale, presso Batupahat, cade in possesso dei Nipponici. Colonne giapponesi operanti da Gemas investono Batuanam, distruggendo metà di un reggimento australiano e catturando 10 cannoni da campagna e 4 a tiro rapidissimo.

Il 18, i Giapponesi, dopo la conquista di Puntian Besar, occupano punti importanti a Sud e ad Est di Johore Baru. Sul fronte della Malacca le colonne provenienti da Ovest e da Nord si ricongiungono nella zona di Johore Baru di fronte all'isola di Singapore, accerchiando 20.000 Britannici rimasti sulla terraferma. Il traffico stradale e ferroviario per Singapore è interrotto.

Il 20 si comunica che una divisione motorizzata inglese (8000 uomini) si trova completamente accerchiata nella regione montagnosa vicina all'alto Muar e lungo le coste dello Stato di Johore, e il cerchio va sempre più restringendosi attorno ai 20.000 Australiani anch'essi accerchiati sull'estrema punta della Malesia meridionale. Si comunica che la città di Tavoy (Birmania) è stata conquistata da alcuni giorni e il suo aeroporto utilizzato dalle forze nipponiche. Dopo questa conquista è stata sferrata una grande offensiva aerea e di artiglieria verso Moulmein e Rangoon.

Il comunicato del 22 gennaio annuncia che le colonne nipponiche stanno avanzando verso l'estrema punta della Malesia meridionale, che nella zona centrale della Malacca hanno oltrepassato Labis e che a Sud del fiume Muar sono arrivati a venti chilometri dal Yongpeng. Accaniti combattimenti sono in corso nella zona di Bakri e nelle vicinanze di Trayons (30 chilometri a Nord-est di Batupahat, nella zona occidentale dello Stato di Johore). È pure completata l'occupazione della penisola di Mina-

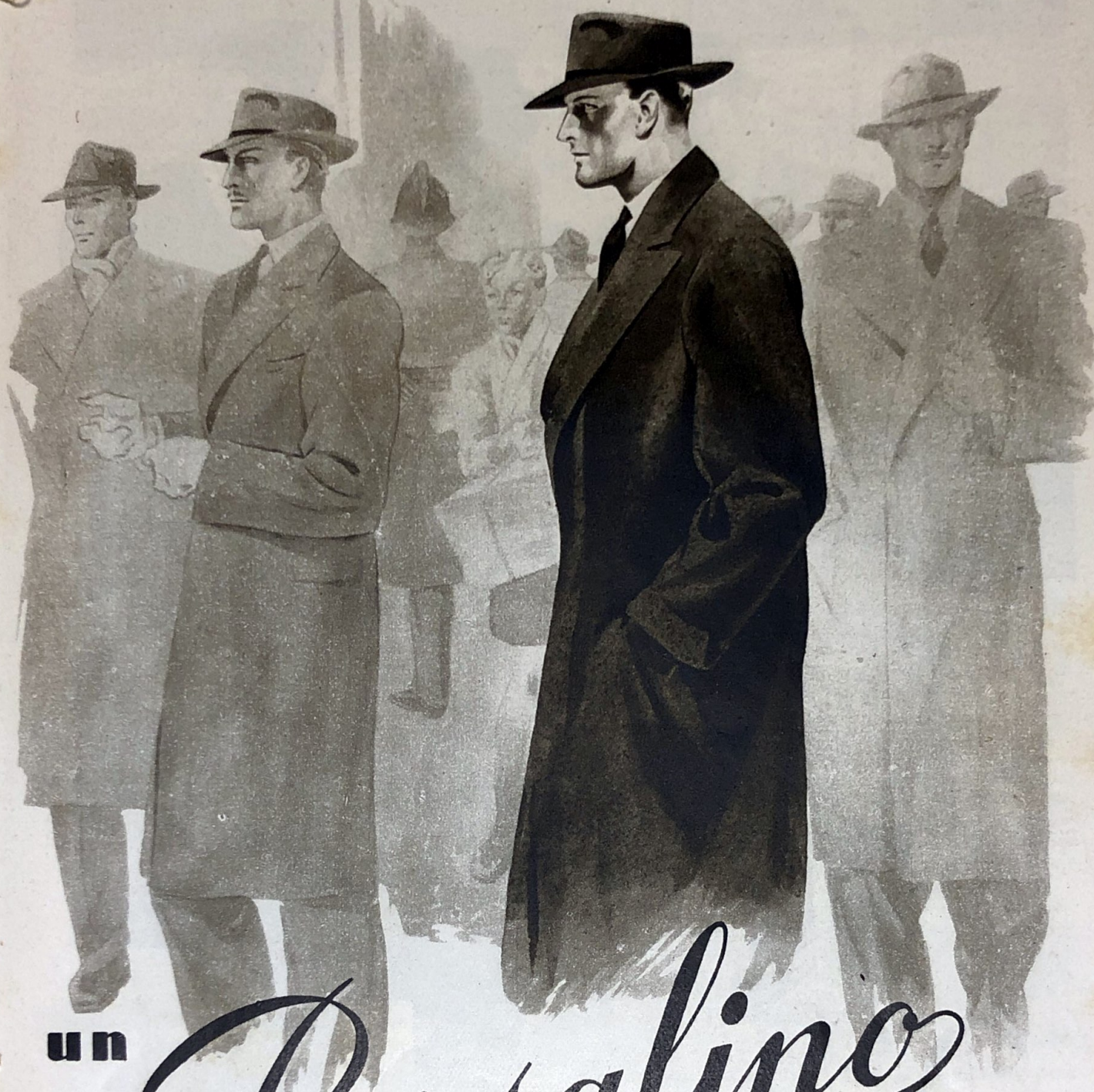
hassa (Celebes settentrionali). Altre truppe nipponiche, varcato il fiume Solween, stanno avanzando in Birmania, scendendo verso Moulmein. Dopo aspri combattimenti Moron è occupata, sulla costa occidentale della penisola di Betanga.

Il 23, dopo otto ore di battaglia, le forze nord-americane concentrate nel settore di Muron (Filippine) sono completamente distrutte e i Giapponesi continuano ad avanzare verso il Sud. Un'accanita battaglia è pure in corso a Kokalek, fra Moulmein e i confini della Thailandia. A Priston i Nipponici cacciano i nemici da Yongpeng. Nell'avanzata lungo la costa occidentale di Malacca i Nipponici catturano 700 prigionieri, 8 cannoni, 40 carri armati, 600 motomezzi e grande quantità di altro materiale bellico. Il giorno stesso truppe scelte sbarcano nell'isola della Nuova Britannia, presso Rabaul, e a Kovieng, nell'isola della Nuova Irlanda. Si segnala inoltre che la grande battaglia svoltasi lungo le rive del Muar si è conclusa con un successo dei Nipponici, che hanno accerchiato le forze nemiche. I Giapponesi sbarcano a Kieto, porto principale dell'isola di Bougainville, la maggiore delle Salomone.

Il 25 le forze giapponesi che avevano occupato Tavoy proseguono la loro marcia impadronendosi di Kiaku Medaung, oltre il fiume Tenaserim. Si comunica che 150.000 soldati thailandesi sono già impegnati nelle operazioni in Birmania. Forze navali e terrestri nipponiche sbarcano a Balik Papang (costa orientale del Borneo) e attaccano il nemico.

Il 26 si apprende che i Nipponici si apprestano a dare l'assalto alla capitale dello Stato di Johore, Johore Baru. Nel settore delle Filippine i Giapponesi si sono infiltrati nella zona della baia di Subie (costa occidentale della penisola di Bataan), dove i Nord-americani hanno dovuto ripiegare con gravi perdite.

Il 27 l'occupazione di Balik Papan (Borneo Olandese) è completa. Gli Inglesi sgomberano la cittadina costiera di Melqui (Birmania). Le colonne nipponiche in marcia su Singapore lungo la costa occidentale della Malacca, raggiungono la periferia di Benut (150 chilometri a Nord-ovest di Johore Baru) e impegnano violenti combattimenti contro i difensori della città.

Il 28 si annunzia l'annientamento, avvenuto il 25, di un contingente britannico di 4000 uomini nei pressi di Sengarang (20 chilometri a Sud di Batupahat). Ne risulta un largo bottino, tra cui 39 autoblinde e 164 cannoni. Forze giapponesi espugnano, il 27, Sinpang Rengam (20 chilom. a Sud di Ayorhitam). Su tutto il fronte birmano continua il ripiegamento dei Britannici di fronte ai Nippo-thailandesi; aspri combattimenti sono in corso lungo la sponda orientale del fiume Senveen.

Il 31, si annunzia ufficialmente lo sbarco di truppe giapponesi a Pamanokat e l'occupazione di Sambata e dell'aeroporto di Ledacko (20 chilometri a Sud di Sangoo). Il 2 febbraio si comunica che i Giapponesi hanno raggiunto la città di Johore Baru. Si inizia la battaglia per Singapore: l'aviazione nipponica attacca e affonda il bacino galleggiante della piazzaforte. Si annuncia pure l'occupazione di Pontianak, capitale del Borneo Olandese. In Birmania è espugnata Moulmein e così resta virtualmente chiusa la via per la quale affluivano i rifornimenti anglo-americani a Ciung King. Altre truppe giapponesi completavano l'occupazione dell'isola di Amboina, nelle Molucche. Il Gran Quartier Generale Imperiale comunica che unità navali nemiche, comprendenti una portaerei, incrociatori e cacciatorpediniere, sono comparse nella zona delle isole Marshall. Unità giapponesi hanno attaccato e incendiato un incrociatore nemico e danneggiato gravemente parecchie altre navi. Una unità ausiliaria nipponica è stata lievemente danneggiata; le altre navi nipponiche e gli edifici a terra non hanno subito danni. Le perdite giapponesi ammontano a 28 fra morti e feriti.

Pirelli
Pirelli
Impermeabili Pirelli

TURISMO

Restauri alla casa natale di Antonio Rosmini.

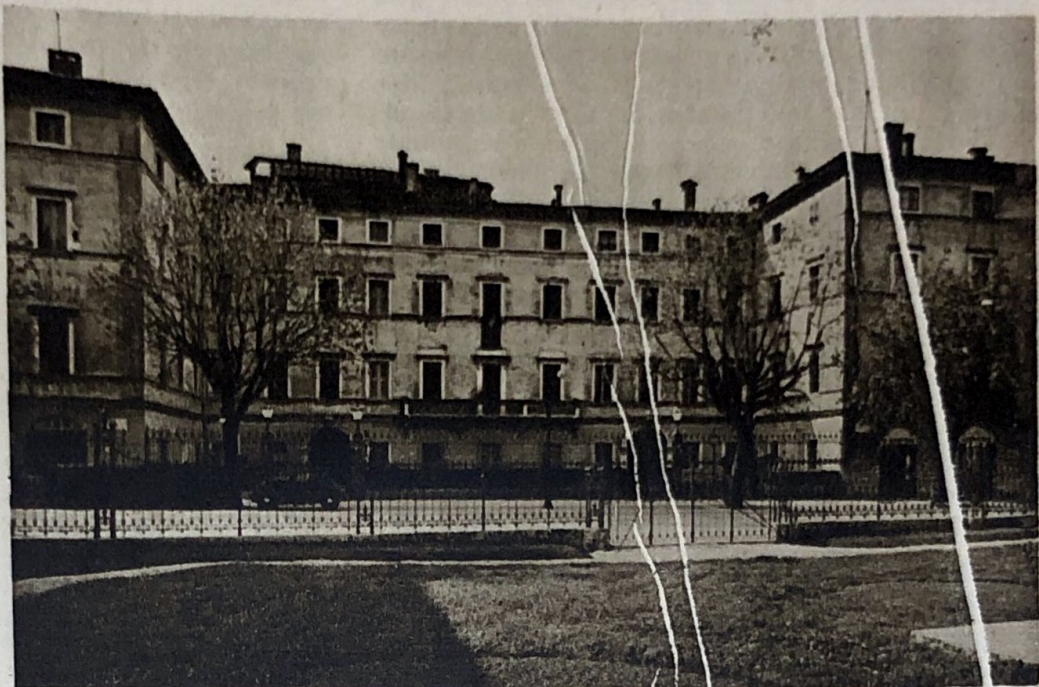
Per interessamento del Comune di Rovereto, col generoso contributo concesso dal Duce e il concorso di enti culturali tridentini, si sta restaurando, nel centro di Rovereto, il settecentesco palazzo in cui nacque e trascorse la giovinezza Antonio Rosmini, il più grande filosofo italiano del secolo XIX.

Il pittore Giuseppe Balata, che ha al suo attivo una serie di importanti restauri di opere murali e di pale di chiese e di castelli tridentini, ha già ritoccato e restituito alla loro primitiva bellezza circa duecento dipinti, rovinati dalla guerra o dal tempo. Si stanno ora catalogando e sistemando, parte in grandi cartelle e parte esponendo nelle sale maggiori di casa Rosmini, numerose acqueforti e puntesecche di notevole valore artistico.

Al primo piano è stata ripristinata alla perfezione la sala delle feste e degli specchi, la migliore di tutto il palazzo, fregiata di stucchi e dipinti di soggetto mitologico, rappresentanti i quattro elementi, e da una serie di piccoli specchi e candelabri infissi alle pareti.

Nello stesso piano si trova la biblioteca rosminiana, purtroppo tuttora senza catalogo. Nella biblioteca paterna il giovane Rosmini studiò e meditò a lungo. La compagnia dei grandi gli riempiva la solitudine. Il Rosmini amava i libri, che furono la passione di tutta la sua vita. Da vero collezionista, dava importanza alla pergamena, alle legature, alla parte ornamentale e non dava tregua ai copisti.

La biblioteca merita le cure maggiori dell'arch. Giovanni Tiella, al quale è stata affidata la direzione dei restauri e la sistemazione di questa casa, orgoglio dei Roveretani.

La stanza natale del Filosofo è conservata alla perfezione, e così pure quella attigua, nella quale sono state raccolte molte reliquie del fondatore dell'Ordine della Carità.

Poco nota è la sala delle tornate accademiche, che ospitò la prima, forse, accademia tomistica del secolo XIX, presieduta dallo stesso Rosmini. Nello studio ampio e ridente, adorno di un artistico lampadario, si conserva la famosa *Enciclopedia* di D'Alembert, Diderot e C., in sontuosa edizione, che suggerì a Rosmini ventenne il piano di un'enciclopedia cristiana, da lui realizzata poi nel campo filosofico. Ecco lo scrittoio in cui Rosmini, che tutto il suo ingegno pose a servizio della Chiesa cattolica e del pensiero cristiano, conciliando l'amore della religione e della Patria, scrisse, nel 1836, il « Rinnovamento della filosofia », in risposta al Mamiani e a chiarimento del « Nuovo saggio sull'origine delle idee ».

I restauri procedono speditamente e si prevede che fra qualche mese potranno concludersi. Così Rovereto si prepara fin d'ora alla celebrazione del 1955, primo centenario della morte di Antonio Rosmini, che si può considerare egualmente il profeta del Risorgimento e l'antesignano della Conciliazione.

B. Gaifas jun.

Pregevoli affreschi del '500 scoperti in una Cappella di Padova.

Nella Cappella dell'Ospedale Militare di Padova sono stati casualmente scoperti pregevoli affreschi, che hanno destato l'attenzione degli studiosi. Tolte con cura parti dell'intonaco, apparvero due Angeli,

uno in contemplazione, l'altro con una mandòla, ciascuno chiuso in una rotonda cornice a stucco. Secondo il parere degli specialisti, che li hanno attentamente esaminati, i due affreschi risalirebbero alla prima metà del Cinquecento, e sarebbero da attribuirsi a Giovanni Maria Falconetto.

La tecnica, i chiaro-scuri contrapposti, l'intensità espressiva dei volti nelle figure impostate entro semicerchi che completano lo scorcio nelle pareti della Cappella sono in tutto simili a quelli delle figure testè scoperte. La stessa purezza del colore dimostra un modello di affresco che sta fra Mantegna e Melozzo, di un tono non immune da influenze ferraresi.

Al rinvenimento di questi affreschi s'è aggiunta la scoperta di un altro affresco rappresentante la Vergine col Bambino, nella parete di fondo della Cappella, presso l'organo. La presenza delle pitture si spiega col fatto che l'attuale Cappella fu, durante il Rinascimento, la biblioteca dei Padri Lateranensi, costruttori del convento, oggi ospedale, e come tale fu decorata secondo un gusto completamente diverso da quello che determinò i mutamenti avvenuti quando il convento passò nelle mani dei Gesuiti, i quali vollero adibire la biblioteca a oratorio, mutando le decorazioni delle pareti e sovrapponendo ai tondi alcuni stampi che ritraevano Santi cari alla Congregazione. I tondi da scrostare sarebbero dodici.

La base di un tempio romano scoperta a Pola.

Il fervore di studi e di opere che hanno rinnovato l'aspetto di Pola, non ha subito arresti in conseguenza della guerra. Ne è prova il piano regolatore che si sta attuando nell'importante zona del centro. Proprio in questi giorni, durante i lavori di spianamento per il tracciato di una nuova via, è venuta alla luce, molto ben conservata, la base di un tempio romano. Non è possibile stabilire immediatamente a quale divinità il tempio fosse dedicato, poiché si intravede soltanto la forma della pianta, che sembra ottagonale, particolare assolutamente nuovo per questo genere di costruzioni nella provincia di Pola. Sono pure visibili alcuni ricchi basamenti di colonne, e si osserva, sotto la base del tempio, la piattaforma su cui esso poggia e che pare di forma circolare. Allo stato presente dei lavori non è possibile ancora fare ipotesi sull'uso a cui era adibito questo antico tempio.

La tomba di Paolo II ricostruita nelle grotte di S. Pietro.

Il Papa ha visitato i lavori in corso nelle Grotte Vaticane, relativi agli scavi nel sottosuolo fino alla profondità di cinque metri, alla sistemazione delle Grotte con l'abbassamento del vecchio e caotico pavimento, per rendere il luogo comodamente accessibile senza bisogno che il visitatore si curvi, come accadeva in passato; e alla sistemazione dei molti monumenti funebri di Papi, Re e Cardinali che si trovano da secoli nel sotterraneo.

Non risulta che negli ultimi tempi gli scavi di carattere archeologico siano molto progrediti, per la necessità di provvedere prima a tutte le misure di sicurezza circa le fondazioni del tempio. Comunque, sono invece a buon punto i lavori per la sistemazione delle grotte, e già la maggior parte dei monumenti funebri, prima sparsi senz'ordine nel sotterraneo, sono stati trasferiti nei loculi laterali. La nuova disposizione risulta tanto vantaggiosa, che si

è pensato di trasferire nelle grotte anche tutti i resti dell'antica basilica rimasti finora nel Museo Petriano. Sarà ricostruito, tra l'altro, il monumento di Paolo II, opera di Giovanni Dalmata, di cui si sono salvati vari elementi, e si pensa anche di trasportare definitivamente nelle grotte il monumento bronzeo di Sisto IV, opera del Pollaiolo.

Copia romana di originale preprassitelico e interessanti ceramiche romaniche rinvenute a Forlì.

In Forlì, nei recenti scavi condotti nel quartiere di Borgo Schiavonìa, ove apparvero alla luce interessanti pezzi di ceramica ed alcune fornaci romane, è stata recuperata anche una bella scultura. Si tratta di un'elegante testa femminile a tutto tondo ed al naturale, in marmo greco, giudicata dal direttore dei Musei di Forlì prof. Luigi Servolini e da altri competenti opera locale di un esperto scultore di età romana, che ha ritratto evidentemente un originale perduto preprassitelico. Il ritratto, di squisita fattura e di sobria modellazione, è andato ad arricchire il Museo Archeologico Forlivese, ove si custodiscono le importanti e bene ordinate raccolte Santarelli.

Il Museo delle Ceramiche di Forlì continua ad arricchirsi d'interessanti pezzi, interi e frammentari, che documentano sempre più la singolare produzione ceramistica del luogo, indipendentemente dalla fama a cui salì più tardi la vicina Faenza. Uno scavo operato in questi giorni ha messo in luce un gruppo di notevoli boccali (uno con la lettera G), e di stoviglie di fabbricazione locale e di età romanica. Il direttore dei musei forlivesi, prof. Luigi Servolini, ed altri studiosi hanno più volte richiamata l'attenzione pubblica sull'importanza e sul significato di questi ritrovamenti, che si susseguono frequenti, a comprovare l'antico nome di Forlì, che era appunto Figline (cioè città di figulinai), ed a testimonianza di un'eccellenza artistica in epoca che precede la produzione dei centri più noti. In una storia generale della ceramica italiana, non ancora scritta, Forlì avrà un ca-

pitolo a sé, che costituirà una rivelazione per gli studiosi, sinora lasciati all'oscuro dagli scrittori di cose ceramistiche su un centro di prim'ordine quale il forlivese, già fiorente in età romanica e che diede ancora maestri sino al Cinquecento.

Restauri al Castello di Lucera.

Continuano, ad opera del Genio Civile di Foggia e sotto la direzione artistica della R. Soprintendenza di Bari, i restauri del Castello di Lucera, che accoglie, entro la vastissima cerchia delle mura angioine, i resti del quadrato castello di Federico II di Svevia.

Di quest'ultimo singolarissimo edificio, purtroppo in gran parte crollato, restano il muro d'ambito, formato a scarpa e traforato da feritoie, a guisa di fortezza; le parti basse degli ambienti interni col cortiletto e un avanzo delle grandiose volte a botte semiogivale, che in origine coprivano i vani retrostanti ai muri perimetrali.

I restauri testè compiuti hanno consolidato e completato uno dei vertici dell'edificio, nonché l'altissima volta che v'insiste, salvando da sicura distruzione l'unico avanzo rimasto. Si sono pur ripristinate le finestre a feritoia e le mensole, che in origine reggevano un ballatoio di legname destinato agli armigeri.

Nell'esterna cinta delle mura angioine si è restaurata la torre angolare cilindrica nord-est e una delle torri quadrate del lato nord, ricostituendone, su sicuri elementi, anche la merlatura.

I restauri proseguiranno certamente negli anni prossimi, fino a restituire al prezioso monumento, se non l'aspetto primitivo, il che non sarebbe possibile, almeno le linee essenziali e una solidità che gli permetta di affrontare i secoli.

Ancora degli "Alberghi per la gioventù".

Il dott. O. Casabuoni, in un recente numero di « Libro e Moschetto », richiama l'attenzione dei lettori sul grandioso sviluppo preso in altri Paesi, e segnatamente in Germania, dagli alberghi per la gioventù.

Come è risaputo, si chiama così uno speciale tipo di albergo riservato ai giovani, che vi trovano alloggio e vitto o possibilità di cucina a tariffe ridottissime. Distribuiti lungo i principali itinerari e nei maggiori centri, questi alberghi, talora sistemati in edifici altrimenti non utilizzabili, offrono la possibilità a vaste schiere di giovani, soprattutto studenti e operai, di conoscere il proprio ed altri paesi, viaggiando a piedi o in bicicletta con minima spesa.

In Germania sono attualmente ben 2200 gli alberghi per la gioventù, ed altri 19 Stati europei hanno creato un'organizzazione simile a quella germanica. Solo l'Italia non ha dimostrato finora alcun interesse per questo movimento. È da sperare che venga studiata anche presso di noi questa forma di turismo giovanile, che, a prescindere dalla diffusione che essa può avere tra la gioventù italiana, renderà possibile a giovani stranieri di visitare il nostro Paese.

"Vecchia e nuova Milano"

È una festa degli occhi il volume di strenna pubblicato quest'anno a beneficio del Pio Istituto dei Rachitici di Milano, "scorribanda" - dice il sottotitolo - in punta di penna e di pennello di Giannino Grossi, Giacomo Bascapè, Luigi Medici e Ulderico Tegani. Il bel volume in-8º, di circa 160 pagine, si orna di 40 tavole, di cui molte a colori, tutte vaghissime, dovute al pennello di Giannino Grossi. Quattro amici - un pittore, un paleografo, un poeta e un giornalista - che rispondono ai nomi suddetti - si sono messi d'accordo - per amore della loro Città - nella ricerca di motivi sentimentali e di sensazioni romantiche, non solo, ma anche per constatare i mutamenti avvenuti nella vecchia Milano, ormai decisa a rinnovarsi e a ringiovanire. Vagando, così, per le sue vie e le sue piazze, sostano accanto a una chiesa, presso un monumento, a un palazzo, a un antico mercato, a un silente angolo del Naviglio, e in dieci capitoli ricercano passate vicende ed esprimono le loro impressioni su cose, persone ed eventi, adunando un bel cumulo di nozioni e di osservazioni utili e dilettevoli. Ne esce, chiara e viva, la fisionomia di ciò che è scomparso e di ciò che è fiorito alla vita, nel travaglio della città, che si rinnova e svela in queste pagine i mutevoli lineamenti del suo volto, dal "Covo" a piazza San Sepolcro, dal Verziere a Sant'Ambrogio, dalla Ca' Granda a San Lorenzo e ad altri caratteristici angoli di Milano, che gli anziani non riconoscono più.

A questi fini, i tre esperti della penna si divisero la pianta della Città; ma al pittore toccò intero il compito di riprodurre il volto a colpi di pennello; e, a dir vero, seppe farlo con tanta grazia e fedeltà, che il lettore non potrà resistere alla tentazione di scorrere ad una ad una e di indugiarsi su tutte le tavole, prima di intraprendere la lettura del libro.

Le richieste di copie, accompagnate dall'importo di L. 25, vanno indirizzate all'Amministrazione del Pio Istituto dei Rachitici, piazza Cardinal Ferrari, 1, Milano.

CICLO-MOTO-TURISMO

L'unificazione delle parti di biciclette.

Il problema dell'unificazione delle parti costituenti la bicicletta si può dire abbia cominciato a preoccupare gli interessati fin dal primo apparire del cavallo d'acciaio. Tutti vediamo, infatti, quale vantaggio si potrebbe ricavare, dal punto di vista del consumatore, disponendo di pezzi unificati per i ricambi, così come appare chiara l'importanza, dal punto di vista industriale, di unificare anche le misure dei pezzi che entrano nella composizione della bicicletta, allo scopo di rendere solleciti i rifornimenti.

Tuttavia, si può dire che il problema – certamente più facile a risolvere all'inizio della produzione industriale che non allo stato d'attuale potenzialità dell'industria ciclistica – non ha trovato studiosi perseveranti, almeno in Italia. Soltanto le industrie ciclistiche della Svezia, della Cecoslovacchia e della Germania, considerate in ordine di tempo, hanno risolto il problema.

In Italia i primi studi sull'unificazione delle parti del ciclo sono cominciati nel 1927 ad iniziativa dell'Associazione italiana fra gli Industriali della gomma, i quali, primi forse in tutta l'Europa, pensarono all'opportunità di porre un rimedio al dilagare della grande varietà di misure dei pneumatici e soprattutto dei cerchi. Purtroppo, l'iniziale fervore delle ricerche deve aver cozzato contro aspre difficoltà, poiché soltanto il 31 gennaio 1933 fu possibile giungere ad una riunione consultiva, che, dopo aver portato l'argomento davanti al Comitato tecnico internazionale I.S.A. nella conferenza di Londra del luglio di quell'anno, riuscì a varare, il 26 maggio 1934, le prime tabelle U.N.I. relative alle misure dei cerchioni d'acciaio e di legno ed ai relativi pneumatici, nonché calibri e corrispondenti strumenti di misura.

Alla riunione di Londra erano presenti le delegazioni d'Italia, Austria, Cecoslovacchia, Francia, Germania, Inghilterra e Svezia, quanto dire i principali Paesi costruttori di biciclette e parti staccate, poiché, com'è noto, Belgio, Olanda e Danimarca, pur avendo una intensissima circolazione ciclistica, sono sempre state, industrialmente parlando, tributarie delle altre nazioni europee.

Non è da credere che l'Italia, prima a porsi il problema dell'unificazione, abbia ottenuto i migliori risultati, e ciò deve naturalmente dipendere dal fatto che per molti anni si è usato molto materiale venuto dalla Francia e dalla Germania. Quando, poi, siamo riusciti, sviluppando la nostra industria, a svincolarci dalla dipendenza straniera, le altre nazioni ci avevano in gran parte preceduti nello studio della unificazione.

La Svezia aveva completata infatti, sin dal 1932, l'unificazione delle parti di biciclette, seguita nell'anno successivo dalla Cecoslovacchia. L'Austria, dal canto suo, aveva, già nel 1929-30, portato a buon punto la sua iniziativa, che poi venne abbandonata, come avvenne in Francia tra il 1930 e il 1933. L'Inghilterra, gran fornitrice di pneumatici, catene, ruote libere, selle, aveva unificato queste parti nel 1930, e solo nel 1937 l'associazione dei suoi industriali riusciva a portare a termine l'unificazione delle altre parti. Per completare il quadro è necessario segnalare anche l'Olanda, che nel 1940 pubblicava tabelle d'unificazione di cerchi e pneumatici.

Più recente, ma in compenso completissima, è l'unificazione germanica, portata a termine lo scorso anno. Essa è stata studiata con quella passione e meticolosità che distingue i nostri alleati. Tutte le parti della bicicletta sono state unificate, dalle pipe del telaio ai mòzzi con freno contropedale, dalle borsette per accessori ai portafanali.

È chiaro che in un Paese dove circolano oltre 16 milioni di biciclette e dove, perciò, soltanto per sostituire le macchine giubilate per vecchiaia occorrono un milione e mezzo di biciclette nuove ogni anno, l'aver unificato

quasi tutte le parti costituenti la bicicletta è di enorme vantaggio per gli industriali specializzati, che possono ridurre, quindi, i tipi in lavorazione, aumentare la produzione e diminuire i prezzi di vendita. E non insistiamo sul fatto evidentissimo della facilità di rifornimento dei ricambi al cliente.

In questi ultimi due anni in Italia le biciclette sono aumentate in modo impressionante, fino a superare i 5 milioni; ma erano già 4 milioni nel 1940. Non si può, quindi, parlare di scarsa circolazione ciclistica nel nostro Paese. Se non arriviamo alla densità dei Paesi Bassi, si deve alla particolare configurazione geografica della Penisola, ma una più elevata densità si potrà tuttavia raggiungere con la produzione di biciclette non soltanto migliori di quante altre si costruiscono nel mondo, ma anche economiche.

Motociclette militari di tutti i Paesi.

La guerra in corso ha rivelato al mondo l'importanza della motocicletta, questa macchina maneggevole, veloce e sobria, che può inerpicarsi sui più ripidi sentieri, camminare sul letto dei torrenti, sfrecciare sulle strade, portando ovunque il primo attacco offensivo. Le battaglie di Polonia, di Francia e dei Balcani hanno avuto per protagonista la motocicletta. Nelle battaglie libiche i motociclisti hanno scritto pagine di sublime eroismo; in Oriente anche i Giapponesi usano la motocicletta come strumento di guerra e sul fronte russo, prima dell'inverno, a reparti motociclisti erano affidati quei compiti di rottura che diedero mirabili risultati anche nella campagna di Norvegia.

La motocicletta è, dunque, un elemento indispensabile.

Come tutti gli altri mezzi, anch'essa ha obbedito alla legge naturale: *la funzione sviluppa l'organo*. La odierna motocicletta bellica è, infatti, diversa da quella di ieri, derivata dalla macchina adibita ad usi civili, così come quella di domani sarà anche più rispondente a' suoi fini.

La grande popolarità cui è assurta la motocicletta per la sua partecipazione attiva alla guerra sarà opportunamente sfruttata dai costruttori dopo la vittoria. Già s'è pensato a dettare chiare norme per la tipificazione del prodotto; ma l'evoluzione costante della macchina, in conseguenza del suo uso sempre più esteso, dovrà dar luogo a emendamenti o quanto meno a varianti negli schemi indicati dal recente Decreto sulla unificazione, di cui abbiamo dato notizia nello scorso numero.

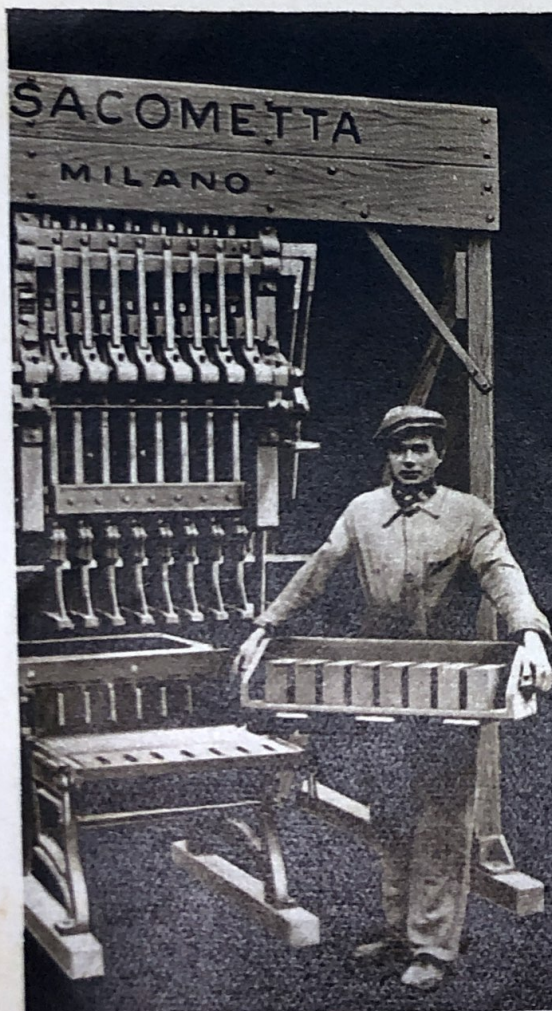
Anche il nostro valoroso Esercito dovrà munirsi di motociclette di grossa cilindrata, con motori multicilindrici atti al traino di carrozzini pesanti, armati e forniti di ruote motrici non soltanto alla motocicletta ma anche al carrozzino. Queste macchine sono già usate con successo dall'esercito germanico e dànno luogo a risultati sorprendenti sui terreni più rotti, data la maggiore aderenza di cui si avvantaggiano. Motociclette di questo genere erano già in uso anni or sono nell'esercito belga, e se ne videro in azione durante il famoso concorso di Spa, dove i nostri bravi bersaglieri si fecero ammirare per la bravura con la quale vinsero la prova riservata alle motociclette scelte. Anche l'esercito inglese aveva da tempo motocarrozzette con due ruote motrici posteriori, ma non hanno dato risultati eccessivamente brillanti per avere adottato motori di media cilindrata e monocilindrici.

Studi del genere possono dar luogo a felici realizzazioni non soltanto per la guerra, ma anche per gli usi civili.

Ancora della bicicletta ideale.

Nel numero di gennaio, concludendo alcune note sulla *XXIII Esposizione del Ciclo e del Motociclo*, abbiamo cercato di « costruire », ad uso dei cicloturisti, una bicicletta ideale, e dopo aver elencato quanto, secondo noi, meritava di farne parte, abbiamo anche calcolato un prezzo approssimativo in 1200-1400 lire. Ora molti Lettori ci hanno scritto chiedendo dove e quando è possibile avere, per quel prezzo, quel tipo di bicicletta, dato che meccanici di loro conoscenza ne chiedono molto di più.

Ritorniamo sull'argomento con alcune precisazioni.

1) Non tutti i meccanici sono in grado di rifornirsi con facilità dei materiali occorrenti alla costruzione di una

bicicletta del genere. Con la presente scarsità del mercato, chi debba ordinare la merce per lettera rischia di non riceverla mai, oppure di dover sottostare a spese eccezionali, che non colpiscono naturalmente chi ha la possibilità di recarsi di persona dal grossista. Ecco, quindi, un grande vantaggio per i meccanici di Milano, di Torino ecc., nei confronti di quelli di piccoli centri.

2) Biciclette del tipo da noi indicato non possono essere costruite che da meccanici esperti, trattandosi di lavorare telai, forcelle ecc., cosa che non tutti i meccanici sono in grado di fare. Avrete, infatti, notato che moltissimi meccanici costruivano biciclette semplicemente montando parti complete acquistate da fabbriche specializzate. Ora è evidente che il meccanico abituato a comprare telai, forcelle, ruote ecc. già finite non è in grado di mettere insieme biciclette speciali, o quanto meno non può farlo a prezzo di concorrenza.

3) I maggiori centri dispongono di meccanici specializzati da anni nella produzione delle biciclette « fuori serie », artigiani tipici, la cui fama varca spesso i confini della provincia ed anche della regione. Sono questi i costruttori a cui bisogna dirigersi, certi di ottenere il miglior prodotto al prezzo più conveniente.

4) Non si consideri molto basso il costo da noi indicato. Si tenga presente l'assenza di alcune costose rifiniture, come la cromatura, sostituita dal biancore delle parti d'alluminio e di quelle cadmiate, e si tengano presenti soprattutto i prezzi praticati dalle grandi fabbriche nazionali di biciclette, le quali, seppure non hanno in listino la nostra bicicletta ideale, hanno tuttavia in catalogo ottime super-leggere a prezzi assai convenienti.

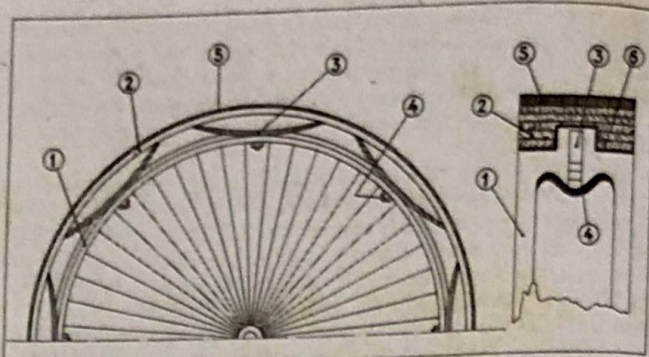
Piuttosto che sottostare alle imposizioni di taluni meccanici (anche noi abbiamo sentito chiedere 2000 lire per una *extra* leggera), sarà bene acquistare la macchina leggera costruita dalle grandi fabbriche ed apportarvi poi le aggiunte e le varianti richieste dall'uso e dalle esigenze personali. Si avrà la certezza di avere un ottimo prodotto, senza farsi prendere per il collo.

Dd.

Un'altra ruota elastica senza pneumatico.

Riferendosi all'articolo comparso nella rubrica « Ciclo-moto-turismo » de « Le Vie d'Italia » di febbraio, il quale trattava di un tipo di bicicletta senza gomme costruito da uno Svizzero, il rag. Gino Brianza di Tradate ci fa sapere di aver costruito ed esperimentato un tipo di ruota elastica senza pneumatico, che ha dato ottimi risultati tanto applicato alle biciclette quanto agli autoveicoli.

Questo tipo di ruota è estremamente semplice: infatti, pur lasciando inalterato il cerchione del veicolo, al pneumatico viene sostituita una fascia di legno curvato, e l'elasticità si ottiene mediante l'interposizione di molle a balestra tra il cerchione interno e la fascia di legno esterna.

Nella cavità del cerchione a cui normalmente aderisce il pneumatico vengono inserite le molle suddette, fissate mediante bulloni. I due estremi liberi delle molle scorrono in apposito canale esistente nell'interno della fascia di legno e rivestito di metallo, allo scopo di evitare la troppo rapida usura ed agevolare lo scorrimento delle estremità delle molle.

1, CERCHIONE – 2, FASCIA DI LEGNO – 3, MOLLE A BALESTRA – 4, BULLONE PER FISSAGGIO MOLLE – 5, COPERTURA DI PROTEZIONE – 6, CANALE DI PROTEZIONE.

La fascia esterna potrà essere rivestita di una leggera striscia di gomma o di tela gommata, affinché la fascia di legno non si consumi troppo rapidamente e si attutisca il rumore.

Nel tipo costruito ed esperimentato su bicicletta è stata applicata una striscia di tessuto di cotone comune, che dura un centinaio di chilometri per la ruota posteriore e molto più a lungo per quella anteriore. La striscia di tessuto è sostituibile con altra nuova mediante la spesa di pochi centesimi.

La ruota per autoveicoli, pur avendo le medesime caratteristiche, salvo le maggiori proporzioni, ha la fascia esterna di legno rivestita di un anello di gomma o di metallo, opportunamente sagomato per dare al veicolo una maggiore stabilità.

Col tipo di ruota elastica a battistrada di ferro, esperimentata su un camioncino 503, tanto scarico che a pieno carico, si è raggiunta la massima velocità consentita da questo tipo di veicoli, e cioè oltre 60 chilometri all'ora, riscontrando una perfetta tenuta di strada in curva, in ripresa e in frenata; in salita e in discesa, tanto da non avvertire nessuna differenza in confronto alla marcia con ruote ordinarie gommate, tranne il rumore del metallo sulla superficie stradale.

Il risultato degli esperimenti ha convinto il rag. Brianza che il nuovo tipo di ruota potrebbe vantaggiosamente sostituire, nel presente periodo di emergenza, i pneumatici per veicoli, e dare un nuovo orientamento alla costruzione di biciclette militari, eliminando l'anello di gomma piena ed il costoso telaio elastico, poiché la bicicletta normale, dotata di ruote elastiche, è meglio molleggiata di quella a telaio elastico oggi in dotazione al R. Esercito.

Il tipo per autoveicoli può, inoltre, servire per automezzi militari e specialmente autoblindate e carri armati con ruote di gomma, data la sua imperforabilità e la maggior durata, che deriva dall'assenza di surriscaldamento durante la marcia.

VARIE

Su 2.196 milioni di abitanti in tutto il mondo, solo 215 milioni non sono in guerra!

Gli Anglo-americani possono vantare, nell'odierno immane conflitto che da oltre due anni divampa nel mondo, un primato difficilmente superabile: quello di aver saputo coinvolgere nella tempesta il 90% della popolazione del globo. Si spegneva, infatti, in un settore del mondo, la lotta che per settimane o per mesi aveva arso violenta, ed ecco in altra parte del globo altri popoli costretti a scendere in campo, perché i loro governanti, asserviti all'oro di Londra o di Washington, hanno anteposto agli interessi vitali della Patria i loro propri. Si allunga così l'elenco dei Paesi sui quali è passato o perdura il flagello della guerra, voluta, scatenata e incessantemente alimentata dagli Anglo-americani.

Quanti sono i milioni di uomini in guerra? E quanti i Paesi sui quali brilla ancora il sereno, nonostante le pressioni, gli intrighi, le blandizie del mondo plutocratico, che non vuol desistere nel suo infame proposito di trascinare tutti nel conflitto, nella vana illusione di salvarsi?

Secondo recenti statistiche, la popolazione del mondo ammonta a 2.196 milioni di individui, e cioè, arrotondando le cifre, 532 milioni di Europei, 1214 milioni di Asiatici, 161 milioni di Africani, 278 milioni di Americani e 11 milioni di Australiani.

Ventisette appena sono i Paesi ancora neutrali. In Europa, trascurando lo Stato del Vaticano, San Marino, Monaco, Liechtenstein ed Andorra (che insieme non raggiungono i 60.000 individui), gli Stati non in guerra sono appena sei: la Spagna (26,2 milioni), il Portogallo (7,7 milioni), la Svezia (6,3 milioni), la Svizzera (4,2 milioni), l'Eire (2,9 milioni) e la Turchia europea (1,3 milioni). Vale a dire un totale di 48,6 milioni di abitanti.

Passando ai territori africani, in gran parte soggetti a Paesi europei, si rileva che sono ancora estranei alla guerra la Repubblica di Liberia (2 milioni), le Colonie portoghesi (Angola, Mozambico, Guinea, Madeira, Capo Verde, S. Tomè e Principe: 8,1 milioni) e quelle spagnole (Marocco, Canarie, Rio de Oro e Guinea: 1,7 milioni). Nell'insieme, cioè, appena 11,8 milioni di individui.

Dell'Asia sono riusciti a tenersi fuori del conflitto gli Stati indipendenti della Turchia asiatica (15,1 milioni), dell'Afganistan (12 milioni), dell'Arabia (6 milioni) e del Nepal (5,6 milioni), nonché i possedimenti portoghesi di Macao e delle Indie (740.000 abitanti), dopo che Timor (464.000) è stata occupata dagli Anglo-americani: cioè non più di 40 milioni di anime in tutto.

Rilevato che l'intera Oceania è in guerra, che nell'America del Nord il solo Messico (21 milioni) è in pace, benché la situazione di tutte le Repubbliche del centro-America si presenti « sui generis », in quanto possono comprendersi fra gli Stati in guerra solo per dichiarazione di belligeranza e non già per atti bellici o per esser teatro di azioni militari o per aver dovuto pagare al conflitto un contributo di vite umane e di beni. Ove si eccettuino le colonie europee della Guiana, il Sudamerica è totalitariamente fuori della guerra, in quanto su un totale di quasi 91 milioni di anime, ben 89,8 appartengono a paesi neutrali. Ove si sommino i 48,6 milioni dell'Europa con gli 11,8 dell'Africa, i 40 dell'Asia e i 110,8 delle Americhe, si constata che non sono più di 211 i milioni di anime estranee al conflitto, appena un modesto e scarso 10%.

Ma le cifre suesposte offrono materia ad altre considerazioni, anche se non è possibile scendere ai particolari, su cui influiscono troppi elementi politici e militari, non certo generalizzabili e che estenderebbero notevolmente la trattazione dell'argomento: occorre solo avvertire che

DIO PATRIA E FAMIGLIA
1830 Sin dai tempi di Carlo Alberto, che predilesse questo vino generoso e austero, il Barolo ha acquistato fama e rinomanza. La S. A. MIRAFIORE lo vende esclusivamente in bottiglie originali con l'indicazione dell'annata di produzione
M
1934
MIRAFIORE
TENIMENTI DI BAROLO e SERRALUNGA D'ALBA
BAROLO
Pubblicità Ricciardi

MIRAFIORE

nel campo nemico non c'è compattezza nell'elemento di colore, forzatamente legato alle vicende delle Metropoli.

Così i 1985 milioni residui si possono raccogliere in tre distinti gruppi, vale a dire quello dei Paesi aderenti al Tripartito, quello dei Paesi nemici e quello infine dei Paesi già provati dalla guerra ed oggi nella sfera di influenza dei due gruppi antagonisti.

Al gruppo dei Paesi del Tripartito appartengono 14 Nazioni, dieci europee e quattro asiatiche, per un totale di oltre 550 milioni di individui, non considerando le popolazioni dei territori occupati e valutando quella della Cina nazionalista a 153 milioni di anime.

Al gruppo dei Paesi nemici appartengono 17 Stati sovrani, che con le popolazioni delle rispettive Colonie o Domini o Mandati, com'erano all'inizio della guerra e, quindi, senza tener conto delle perdite di vasti territori metropolitani e oltremarini subite a tutt'oggi, annoverano 1.182 milioni di abitanti.

Infine, al terzo gruppo appartengono dieci Stati, di cui sette (Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo, Norvegia, Serbia e Grecia) con 72,7 milioni di individui, sono controllati od occupati dalle forze dell'Asse e tre (Islanda, Iran e Iraq) con 18,8 milioni di anime, dagli Inglesi. Non sono state considerate le popolazioni delle Colonie francesi (70,4 milioni), olandesi (69,7 milioni) e belghe (14 milioni), divise fra i due gruppi di antagonisti e qualcuna ancora governata dalla Madrepatria. ***Giuliano Ongaro***

Il Giappone e il petrolio.

A mano a mano che avanza il vittorioso corso della guerra-lampo che i Giapponesi stanno conducendo nel Pacifico e nell'Oceano Indiano, diviene sempre più interessante esaminare realisticamente la situazione petrolifera del Giappone, mettendo a raffronto quella che gli Anglo-americani speravano che fosse, e quale, in realtà, si è invece rivelata.

Come sembrano lontane, intanto, le previsioni catastrofiche di coloro i quali davano per certo che l'esercito e la flotta aeronavale giapponese si sarebbero compiacentemente fermate al più presto per mancanza di carburante!

Ma limitiamoci a registrare i fatti, traendone sicure deduzioni. Bisogna mettere in evidenza, anzitutto, che molto superiori al previsto si sono rivelate le riserve petrolifere giapponesi, grazie alla previdenza del nostro grande alleato.

Un secondo punto è da mettere in luce: quali sono i risultati della politica autarchica giapponese, relativamente allo sfruttamento delle limitate possibilità interne petrolifere e dei succedanei?

Il terzo punto consiste, invece, nelle rosee conseguenze che fin da ora si possono prevedere circa gli sbarchi avvenuti e le direttrici di marcia degli eserciti, che stanno occupando o investendo i principali centri petroliferi dell'Insulindia.

Ricordiamo che già dal 1934 il Giappone, per limitare al massimo le importazioni, aveva istituito una disciplina statale dell'importazione del petrolio, allo scopo di costituire ampi depositi di riserva. Contemporaneamente, l'*Istituto Imperiale delle ricerche* iniziò studi che non rimasero infecondi, ma servirono alla fondazione di stabilimenti modernamente attrezzati per la sintesi della benzina.

Così la produzione dell'alcole ad uso carburante è, nel Giappone, monopolizzata, e dal 1938 si è resa obbligatoria la miscela alcole-benzina e l'uso di altri succedanei (gassogeno, ecc.).

La previdente politica del Giappone giunse fino alla costruzione di nuovi speciali navi cisterna, dotate di elevata velocità, per rendere più rapidi i rifornimenti e sventare le insidie del nemico. Così è stato possibile al Giappone, nonostante tutte le avversità, di trovarsi pronto, anche nel settore dei carburanti, per la guerra che dovrà finalmente liberarlo dalla iugulatoria politica dei ricatti perpetui.

La produzione petrolifera dell'Impero del Sol Levante non sarebbe sufficiente – è vero – a coprire neppure il 10% del fabbisogno medio. Questo stato di fatto, anzi, rese possibili i numerosi ricatti tentati dal gruppo delle Nazioni A, B, C, D (iniziali degli Stati Uniti, dell'Inghilterra, della Cina e delle Indie Olandesi). Ma è chiaro che altre erano le intenzioni, altro è stato il risultato dei ricatti. Il Governo nipponico aveva già dato innumerevoli prove di buona volontà, cercando di ottenere concessioni petrolifere e fonti di rifornimento per mezzo di regolari negoziati commerciali. Basta ricordare i primi contatti del Giappone con le grandi compagnie petrolifere mondiali, per assicurarsi regolari rifornimenti dall'Iran, dalle Indie Olandesi, dal Messico. Ovunque, in genere, si trovava davanti la solita porta degli opulenti sbattuta in faccia al povero. Solamente la *Nippon Oil Company* riuscì ad ottenere nel Messico, e precisamente a Tampico, una modesta concessione petrolifera, mentre la *Mitsui-Nippon-Kaisha* riuscì, nel 1928, ad ottenere una subconcessione nell'isola di Borneo, dove le truppe di sbarco si incaricano oggi, con altri mezzi più efficaci, di arrivare direttamente ai pozzi di petrolio, invano legalmente chiesti in sfruttamento.

Il Manciucuò ha grandi giacimenti di scisti bituminosi e di asfalto; l'isola di Formosa ha qualche risorsa potenziale; la Cina, tratti di sottosuolo da esplorare. Quanto all'isola di Sakalin, si ricordino le lunghe alterne vicende delle trattative anglo-russo-nipponiche.

L'opera tenace di una Compagnia, costituitasi con capitale giapponese, ha permesso, infine, lo sfruttamento di tutta una serie di affioramenti asfaltiferi e petroliferi presso la riva nord-orientale dell'isola che – come si sa – è in parte giapponese ed in parte russa; ed è quest'ultima che interessa soprattutto ai fini petroliferi. La produzione del petrolio grezzo di Sakalin, in questi ultimi anni, ha raggiunto circa 3 milioni di quintali all'anno, in gran parte dovuti ai giacimenti di Nutowo. Gli scisti bituminosi dell'isola di Sakalin contengono in media il 6% di petrolio. Ma il grosso dell'approvvigionamento del mercato giapponese proveniva ultimamente dagli Stati Uniti, dalle Indie Olandesi e dal Messico.

Vediamo, ora, la nuova situazione. Gli sbarchi alle isole Filippine e al Borneo; all'isola Tarakan la conquista dei primi pozzi di petrolio, la penetrazione nella Birmania, i nuovi sbarchi nelle isole Celebes, che avvicinano la minaccia a Sumatra ed a Giava, sono altrettanti rintocchi di campana a morto per i prepotenti *trusts* anglo-americani del petrolio.

Dal punto di vista petrolifero, le Indie Olandesi hanno una produzione di 70-80 milioni di q.li di petrolio all'anno. Queste cifre dicono tutto, anche se non vogliamo precorrere gli avvenimenti, che vanno già sufficientemente veloci per conto loro.

Ma anche i giacimenti della Birmania sono tutt'altro che trascurabili. Cominciano a 450 km. a monte della foce del fiume Irrawaddy e si estendono per 250 km. almeno. Questi campi petroliferi della Birmania rendono il 70% della produzione totale dell'India e cioè oltre 13 milioni di q.li di prodotti petroliferi all'anno. Un oleodotto di 450 km. fu costruito qualche anno fa per collegare i giacimenti della Birmania col porto di Rangoon, spesso visitato dagli aerei giapponesi.

La considerazione di tutto questo stato di cose ci permette una domanda: si è mai pensato a ciò che succederebbe se i giacimenti delle Indie Olandesi e della Birmania dovessero cadere tutti quanti nelle mani dei Giapponesi? E se, col petrolio, dovesse cadere in mani nipponiche anche la quasi totalità delle piantagioni di caucciù, oltre le miniere di rame, tungsteno, nichel, e numerose risorse alimentari e industriali? C'è di che fare accapponare la pelle dei magnati di Wall-Street e della City. Basta, per oggi, annotare questa interessante nemesi della storia.

Le prime controversie del petrolio insorsero nell'Asia orientale fra le Compagnie petrolifere anglo-americane, che si facevano la guerra a base di installazioni gratuite di milioni di lampade a petrolio ai Cinesi, per accaparrarsi centinaia di milioni di nuovi consumatori.

Ora che i Cinesi hanno imparato non solo ad usare il petrolio per l'illuminazione, ma anche per far funzionare coi carburanti i carri armati, gli aerei e le navi, ci sembra giusto che l'Asia abbia la possibilità di produrre e vendere in casa propria tutti quei prodotti per cui, un tempo, doveva pagare sonanti dollari o sterline alla prepotente cricca demo-giudaica di Londra e di New York, troppo bruscamente svegliata dal sogno di una guerra da combattere e vincere – *more solito* – col sangue altrui.

Pier Giovanni Garoglio

La Compagnia del Canale di Suez chiude gli sportelli.

La Compagnia del Canale di Suez, che poco prima dello scoppio della guerra distribuiva ancora dividendi addirittura favolosi, ha sospeso definitivamente i pagamenti. Finisce così un'impresa di sfruttamento capitalistico, che non aveva confronti nel mondo per le tariffe di passaggio veramente esagerate, gli enormi guadagni realizzati dalla Società e la troppo unilaterale composizione del Consiglio amministrativo. Durante la crisi economica mondiale del 1929 gli introiti delle società di navigazione cominciarono a diminuire sempre più e gli armatori non erano più in grado di pagare l'esoso tributo per il passaggio del Canale. Già nel 1931 la Holt Line, in rappresentanza della marina mercantile britannica, lanciò una aspra protesta contro il vergognoso sfruttamento esercitato dalla Compagnia del Canale, facendo rilevare che, mentre da una parte il 70 per cento degli introiti di questa Compagnia serviva esclusivamente ad assicurare i lauti dividendi degli azionisti, le società di navigazione dovevano detrarre circa il 15 per cento dei loro incassi sui noli unicamente per pagare le tariffe di passaggio ed arricchire i fortunati possessori di titoli del Canale di Suez.

Tanto la Compagnia del Canale quanto una buona parte della stampa francese risposero a queste critiche, affermando che i guadagni e gli utili della Società sono un affare interno dell'organizzazione, che il capitale francese, avendo a suo tempo assunto da solo i rischi della

costruzione, aveva ben diritto ora di raccoglierne i frutti e che gli armatori non dovrebbero lagnarsi finché le spese per il passaggio attraverso il Canale sono inferiori a quelle della navigazione intorno al continente africano! Invero, molti armatori preferirono, col tempo, far prendere alle loro navi la rotta del Capo di Buona Speranza, anziché assoggettarsi alle esose tasse di passaggio del Canale di Suez. Ma poi la Compagnia si decise a ridurre le tariffe. Dal 1869 al 1930 esse, infatti, scesero da 10 a 6,90 franchi oro per tonnellata. Nel periodo successivo fino al 1938 esse furono ulteriormente ridotte di circa il 33 per cento. Nondimeno, erano sempre troppo onerose. Ma il Consiglio di Amministrazione della Compagnia del Canale si mostrò irremovibile. Esso era composto di 19 membri francesi, 10 inglesi, un olandese e due egiziani. Invece, le quote di partecipazione al movimento di navigazione attraverso il Canale di Suez erano, nel 1938, le seguenti: Inghilterra 50,2 %, Italia 12,4 %, Germania 9,1 %, Olanda 8,8 %, Francia 5,1 %, Norvegia 4,3 % ed altre nazioni insieme considerate 9,1 %. È evidente il contrasto fra i paesi che maggiormente usufruivano del canale e quelli che ne sfruttavano finanziariamente i vantaggi. L'Italia, come si vede, pur occupando il secondo posto nel movimento marittimo attraverso Suez, non aveva voce in capitolo. La crescente tensione politica in Europa incominciò a rendere meno sicura la posizione della Compagnia, e nel 1938 il valore dei suoi titoli in borsa scese da 26.000 a 16.700 franchi. Gli introiti erano rimasti tuttavia rilevanti, salendo anzi da 1 miliardo e 335 milioni nel 1937 a 1 miliardo e 660 milioni di franchi nel 1938. Sull'utile netto di 1,050 milioni fu distribuito un dividendo di ben 900 franchi per ogni azione. Nel 1939 l'utile si aggirò intorno ai 400 milioni di franchi, ma il dividendo di 580 franchi per azione non potè più essere distribuito, a causa della capitolazione della Francia e della pericolosa situazione bellica degli Alleati. L'entrata in guerra dell'Italia dette il colpo mortale alla Compagnia del Canale. Nel 1940 circa 1200 dei suoi dipendenti dovettero essere licenziati e nel 1941 la Compagnia perdette il suo carattere internazionale e divenne una società egiziana. La fine di questo declino è stata la sospensione di tutti i pagamenti. La Compagnia del Canale di Suez ha chiuso gli sportelli.

I "ponti aerei" attraverso il Pacifico.

Per farsi un'idea approssimativa delle enormi distanze che caratterizzano il teatro della guerra nell'Oceano Pacifico, in quell'infinito spazio, cioè, fra le coste dell'Asia e quelle dell'America, non basta ricorrere alla carta geografica, bisogna addirittura aver sott'occhio un mappamondo! Tokio e San Francisco, ad esempio, si trovano esattamente sullo stesso parallelo; ma la distanza che divide queste due città si aggira intorno agli 8000 chilometri in linea retta. Naturalmente, la linea retta è figurativa, poiché deve seguire la curvatura terrestre. La distanza più breve fra Tokio e il canale di Panama, che mette in comunicazione il Pacifico con l'Atlantico, supera i 15 mila chilometri! Queste considerazioni sono importanti specialmente per la guerra aerea. Non esistono ancora aeroplani capaci, anche senza carico di bombe, di superare la metà di queste distanze. Per questa ragione assumono grande importanza le basi aeree disseminate nell'Oceano e formanti, per così dire, un «ponte» fra i due Continenti. Tanto gli Stati Uniti quanto l'Inghilterra si affrettarono ad assicurarsi il dominio sulle isole più adatte allo scopo, per attrezzarle come basi aeree e navali. Le principali catene di isole formanti i pilastri di questi ponti aerei sono le seguenti: le Aleutine, fra la costa dell'Alaska e la penisola sovietica del Kamciatka; le isole Hawaii, con Midway, Wake e Guam, costituenti un ponte fra la California e le Filippine, su una distanza di circa 13.200 chilometri. Dalle isole Hawaii si dirama un secondo «ponte» verso Sud, che, passando per le isole Feniee e Samoa, tocca Port Darwin in Australia e raggiunge probabilmente, anche per questa via più lunga, le Filippine. Naturalmente, sulle Filippine l'America ha costruito diverse basi aeree, ottimamente attrezzate. Infine, nell'ambito della potenza britannica si trovavano le piazzeforti principali di Hong Kong e Singapore, oltrechè le basi aeree di Borneo e Malacca. Da notarsi il fatto che tutte queste basi aeree anglo-americane si trovano ad una distanza di

due e più mila chilometri dal Giappone. Apparecchi da bombardamento non sono, quindi, in grado di minacciare seriamente i centri abitati nipponici. Cinquemila chilometri di volo, calcolando l'andata e il ritorno, sono una distanza eccessiva per un apparecchio da bombardamento a pieno carico. L'unico pericolo potrebbe forse venire dalla Cina; ma l'aviazione cinese non è tanto progredita da costituire una minaccia. L'unico mezzo per bombardare seriamente il Giappone sarebbe quello di portare gli apparecchi necessari fin sotto le coste nipponiche, vale a dire di usare navi portaerei, ben protette da corazzate, da unità leggere e così via; ma così avrebbero pur sempre il grave svantaggio di dover operare ad enorme distanza dalle proprie basi, esponendosi alla ben organizzata difesa costiera del nemico ed alla azione della sua marina. Non bisogna dimenticare, inoltre, che il principale «ponte aereo» degli Americani, quello delle isole Hawaii, è stato mozzato nel suo ultimo tratto, avendo i Giapponesi occupato prontamente le isole di Wake e Guam.

La bonifica in Svizzera.

Nel nuovo programma per il miglioramento dell'agricoltura svizzera sono previsti lavori per il prosciugamento di 34.000 ettari di terreno e la formazione di grandi aziende agricole per 57.000 ettari. Queste provvidenze daranno un forte incremento alla produzione agricola svizzera, se si considera che la superficie del paese attualmente coltivata in conseguenza della guerra ammonta a soli 27.000 ettari. Il programma integrale elaborato dall'Ufficio per il miglioramento delle culture agricole prevede un prosciugamento di 72.000 ettari e la formazione di grandi aziende per 550.000 ettari.

Quasi tutte le automobili in Croazia tolte dalla circolazione.

Quasi tutte le automobili private, azionate a benzina, sono state, in Croazia, ritirate dalla circolazione. Sono ammesse poche eccezioni, fra le quali è compreso un numero assai ridotto di vetture di piazza. Inoltre, anche per risparmiare carburante, la massima velocità permessa agli autoveicoli è di 50 chilometri all'ora.

La lana artificiale in Svizzera.

Per sostituire parzialmente materie prime estere, che non possono più essere importate in quantità sufficiente, la Svizzera studia di fabbricare surrogati, come, ad esempio, lana artificiale ottenuta dal legno con un procedimento analogo a quello usato per il raion. Grazie ai nuovi impianti, che entreranno in attività prossimamente, la Svizzera potrà produrre tra poco circa 30.000 kg. di lana artificiale al giorno.

Il "Paese del riso".

I Giapponesi sono mangiatori di riso, come noi Europei lo siamo di pane. Meno noto è, forse, che gli stessi significati di grazia e benedizione divina propri del nostro pane appartengono in Giappone al riso. Nei dintorni del palazzo imperiale a Tokio si stende un magnifico campo di riso, e alla semina, come ad un rito sacro, partecipa l'Imperatore. Del resto, il più antico nome del Giappone è «Midzuho-no-Kuni», che vuol dire «Paese delle ricche spighe di Riso». Apposite feste accompagnano la semina, la crescita e la raccolta del riso. Le più famose sono quelle della «piantagione del riso», che si celebra il 14 giugno nell'antichissimo tempio di Sumivosci, presso Osaka; del «servizio divino per la piantagione del riso» il 24 giugno, nel tempio di Ise, e la festa dell'«irrigazione delle risaie», che ricorre il 1° luglio, nel tempio di Mononobe a Sciamane. Grazie alle fatiche dei coltivatori, il 63 per cento delle risaie giapponesi dànno due raccolti all'anno. Falliti sono finora tutti i tentativi di orientare su altri alimenti-base il consumo popolare: si è anzi constatato che, elevandosi il tenore di vita generale, aumenta anche il consumo del riso, mentre diminuisce quello dei cereali «inferiori». Così si sono ridotte le colture della segala, dell'avena, del grano saraceno, del miglio e della fava; e se la patata ha, invece, guadagnato terreno, lo deve esclusivamente al diffondersi della cucina europea.

Anche i pasti in Giappone hanno tutta l'aria di una cerimonia. Non esiste tavola da pranzo; i commensali siedono a terra su cuscini, in giro o in quadrato, e le vivande, in generale, sono recate a parte per ciascuno di essi, su un vassoio laccato o su un basso tavolinetto pure di lacca, grandi appena da contenere le tre o quattro portate nelle loro piccole scodelle, la scodella del riso e le bacchettine, che per i Giapponesi sostituiscono, come è noto, cucchiaio e forchetta. La minestrina, che viene direttamente bevuta o succhiata dalla ciotola, non manca in nessuno dei pasti della giornata. Al pranzo serale, oltre alla minestra, si hanno tre o almeno due portate, per lo più di pesce e verdure, mentre rari sono i volatili ed anche più rara la carne. Anche il più povero fra i Giapponesi non sarebbe contento se, a pranzo, il più bel riso non fosse accompagnato da due piatti. La scodella del riso è tenuta nella mano sinistra per tutto il tempo del pasto. Nei banchetti al ristorante e quando si hanno a casa ospiti di riguardo, il riso viene servito non subito, ma con qualche ritardo sulle altre vivande, e quanto più tardi esso arriva tanto maggiore è la distinzione: il meglio è, perciò, presentarlo a chiusura del pranzo. Quando non si fanno cerimonie si comincia, invece, dal riso, e se ne divorano due, tre o quattro scodelle, secondo l'appetito. In nessun caso e in nessuna occasione, fosse pure la più solenne, un Giapponese si limiterà a mangiarne una sola scodella, perché ciò gli porterebbe sfortuna. La seconda scodella, che si mangia per scongiuro, spesso ha perciò funzione simbolica, venendo richiesta e servita con appena alcuni pochi granelli raccolti nel fondo.

Corrispondenza coi prigionieri di guerra.

L'attività dell'Agenzia centrale dei prigionieri di guerra a Ginevra è in continuo aumento. Come è noto, questa istituzione ha lo scopo di mantenere il contatto tra i prigionieri e le loro famiglie, e di alleviarne così le sofferenze. In media, 25.000 lettere e cartoline sono spedite giornalmente dall'Agenzia. Una volta si è, anzi, registrata la cifra di ben 113.532 lettere in un solo giorno. Dall'inizio della guerra l'Agenzia ha spedito circa 17 milioni di lettere e di cartoline.

La flotta mercantile svizzera.

La Svizzera ha aumentato ulteriormente la sua flotta mercantile, acquistando un piroscafo greco di 4836 tonnellate. Il suo naviglio raggiunge così un totale di circa 50 mila tonnellate. Negli ambienti armatoriali elvetici si spera di poter creare a poco a poco una flotta mercantile di 50 unità, per complessive 200 mila tonnellate lorde.

La coltivazione dello sparto in Spagna.

Poiché lo sparto rappresenta un pregevole sostitutivo della cellulosa del legno nell'industria cartaria, come pure della canapa e della juta in altre industrie, il Governo spagnolo ha provveduto a intensificare la produzione, la quale ha raggiunto finora circa 10.000 tonnellate annue.

Ulteriore aumento degli introiti delle ferrovie del Reich.

Gli introiti delle ferrovie del Reich hanno raggiunto, nel 1941, la somma di 9 miliardi di marchi, contro 7,6 nel 1940 e 5,1 nell'ultimo anno di pace 1938. Si è avuto cioè un aumento di quasi il 31 per cento, che attesta l'enorme attività svolta da questa rete di comunicazioni. Straordinari sono stati i compiti che la Reichsbahn ha dovuto svolgere in questo periodo bellico, essendo ad essa affidati tutti i trasporti non solo militari, ma anche civili di persone e merci. Quasi tutto il movimento ferroviario nel territorio del Reich e nei Paesi occupati ed annessi si è svolto sulle ferrovie tedesche.

Un anno senza terremoti in Norvegia.

Dall'Annuario del Museo di Bergen si apprende che il 1940 è trascorso senza che in Norvegia si verificasse alcun terremoto. È la prima volta, da 55 anni a questa parte, che neppur la più piccola scossa abbia fatto tremare la terra norvegese. Nel corso dell'ultimo trentennio i sismologi avevano già registrato una graduale diminuzione dei moti sismici in questo Paese. Di fatti, mentre prima del 1910 la media dei terremoti in Norvegia era circa di una ventina all'anno, nei tre decenni seguenti non superò i dieci tranne una sola volta. Per fortuna, i terremoti norveges, non sono disastrosi, e di molti gli interessati non avrebi bero saputo nulla se non ci fossero stati i sismografi del Museo di Bergen a segnalarli. Questo Istituto, che è parte dell'Università di Oslo e con essa la massima istituzione scientifica della Norvegia, ha cattedre per l'insegnamento della botanica, chimica, mineralogia, zoologia, meteorologia, magnetismo terrestre, oceanografia, archeologia e storia della civiltà. Annesso al Museo, che possiede vaste raccolte ed una biblioteca di circa 250 mila volumi di letteratura scientifica, è il Museo anseatico, a cui recentemente il commissario del Reich in Norvegia ha fatto dono di un migliaio di volumi di letteratura scientifica tedesca. Si parla da anni di elevare il Museo di Bergen a Università, dotandolo principalmente di una facoltà di medicina per rimediare all'insufficienza di quella dell'Università di Oslo. Gli studenti iscritti ai corsi del Museo di Bergen sono ora un centinaio. Noto universalmente è l'Istituto di oceanografia, visitato da scienziati di tutto il mondo e che per parecchi anni fu diretto da Nansen.

Il Rajà bianco di Sarawak.

Per i lettori italiani, che da ragazzi hanno certo letto gli avventurosi libri di Emilio Salgari, il nome di Sarawak non è nuovo. Rovistando nelle loro memorie d'infanzia vedranno a poco a poco risorgere la figura del Rajà bianco, del famoso Sir James Brooke, accanito antagonista di Sandokan, la Tigre della Malesia. Mentre, però, questa romantica Tigre e i suoi non meno romantici «Tigrotti di Mompracem» erano frutto della fantasia di Emilio Salgari, James Brooke, l'astuto avventuriero inglese che, unico bianco, seppe assurgere ai gradini del trono del Sultanato di Brunei, è vissuto davvero ed è il fondatore della dinastia che fino ad oggi ha regnato in quella autonoma regione dell'isola di Borneo.

Nel 1846 Lord Palmerston, allora Sottosegretario per gli Affari esteri a Londra, annunziò un giorno alla regina Vittoria la visita di un tal James Brooke. La regina chiese allora se era assolutamente necessario ch'ella ricevesse questo ignoto signore proveniente da una lontana isola dell'Asia. Lord Palmerston si limitò di rispondere: «Maestà, egli è il Rajà di Sarawak, l'unico rajà bianco che esista al mondo e per giunta inglese!». «Fatelo entrare!» disse allora la Regina. Durante la conversazione, ella chiese a quello strano principotto anglo-asiatico come facesse a cavarsela per governare un popolo di selvaggi. Brooke rispose: «Credo sia più facile regnare su alcune migliaia di selvaggi che non su una dozzina di sudditi di Vostra Maestà!».

Senza dubbio, Borneo è un'isola strana, pericolosa e selvaggia, ma la sua più grande singolarità è certo quella di aver avuto fino a ieri un regno indipendente, se pure

britannico, con a capo una dinastia di razza bianca. Il fondatore di questa dinastia fu appunto quel tale James Brooke, ricevuto in udienza dalla Regina Vittoria nel 1846. Era un bel tipo di avventuriero. Nato in India, da genitori inglesi, quando il padre volle inviarlo in Inghilterra perché vi compisse gli studi, pensò bene di darsela a gambe e di arruolarsi nell'esercito indiano. Diventato ufficiale, si stancò della vita militare e si dette a correre i mari, su navi mercantili. In seguito a chissà quali loschi affari, raggranellò una cospicua somma, con la quale acquistò una goletta. Voleva recarsi in Cina, ma si trattava allora di un'impresa oltremodo temeraria. Via facendo, James Brooke gettò l'ancora dinanzi alla costa di Borneo. La maggior parte degli indigeni non aveva ancora mai visto un uomo bianco. A forza di giochi di prestigio, di capriole e soprattutto di proiezioni con la sua «lanterna magica», Brooke seppe accattivarsi la fiducia e l'ammirazione dei selvaggi. Intanto, erano scoppiati disordini nella provincia di Sarawak, di fronte ai quali il vecchio sultano di Brunei si vedeva impotente. James Brooke gli offrì il suo valido aiuto e, grazie all'uso di armi da fuoco, riuscì a soffocare la rivolta. In premio il Sultano gli affidò il governo della sua provincia e, in seguito ad altre due fortunate imprese di guerra, lo nominò addirittura rajà di Sarawak. Nel 1846 Brooke costrinse il Sultano a cedere all'Inghilterra l'isola di Labuan e nello stesso anno si recò a Londra per portare alla Regina l'accordo firmato. Sir James Brooke morì, celibe, nel 1868. Nel suo testamento egli designò a succedergli sul trono di Sarawak il figlio di sua sorella, Charles Anthony Johnston. Per onorare la memoria dello zio, questi assunse il nome di Johnston-Brooke. Una delle prime opere realizzate da questo secondo rajà bianco fu la costruzione di un tronco ferroviario lungo 18 chilometri, che andava dalla costa all'interno della jungla, dove finiva in mezzo alla foresta vergine, e perciò non serviva a nulla. Bisogna riconoscere, però, anche ciò che fece di buono il rajà di Sarawak, ad esempio, il freno da lui posto alla cattiva abitudine degli indigeni di far collezioni di teste umane. Johnston-Brooke morì nel 1917. Dei suoi cinque figli, quattro rimasero vittime del colera e il più giovane divenne il terzo rajà bianco di Sarawak, dove regnò fino al dicembre del 1941 col nome di Charles Vyner Brooke.

L'autostrada transeuropea.

L'autostrada transeuropea – per il collegamento del Mar del Nord al Mar Nero e del Nord Europa al Mediterraneo – sarà imperniata – leggiamo nella *Critica* di Roma – sulla rete delle «Reichs-autobahnen», che nel 1939 aveva già uno sviluppo di 4000 km. e che a programma ultimato dovrà raggiungere i 15 mila. In essa s'inseriranno le autostrade degli altri paesi del continente.

Il tracciato principale comprenderà Ostenda-Brusselle-Colonia-Vienna-Budapest-Belgrado-Sofia-Istambul, con una lunghezza di km. 3120; e dovrebbe poi proseguire per l'Asia Minore verso le Indie. «Non ostante la guerra – informa la rivista «ABC» del dicembre u. s. – si sta costruendo il collegamento Colonia-Limburgo-Francoforte sul Meno-Würzburg-Norimberga-Ratisbona-Passau, per una lunghezza di 1100 km. La qualità della strada e il suo tracciato rettilineo permetterebbero elevate medie di velocità. In Ungheria si ebbero sensibili progressi negli ultimi anni: la strada che passerebbe per Györ, Budapest, Szegedin e Ujvidék su un percorso di 831 km. sarebbe costruita secondo i più moderni criteri. Essa attraverserebbe, quindi, per 577 km. il territorio della ex-Jugoslavia, toccando Belgrado; risalirebbe la Morava fino a Nisc, attraverserebbe la frontiera presso Zaribrad e proseguirebbe per Sofia.

I particolari per il resto del tracciato mancano, ma si può immaginare che dalla capitale bulgara la strada raggiungerebbe Filippopoli, discenderebbe la Maritsa verso Adrianopoli, per raggiungere infine il Bosforo.

Questa arteria principale sarebbe completata da due trasversali: una congiungerebbe l'Adriatico al Mar Nero da Trieste a Costanza, passando per Zagabria, Belgrado, Turnu Severin e Bucarest. L'altra s'allaccerebbe a Budapest nella direzione di Nagyvarad, Kolozsvar, Sibiu, Brasov, attraverserebbe i Carpazi al colle di Predeal (1040 m.) e raggiungerebbe Bucarest e Costanza.

Realizzate le migliori condizioni tecniche, si stima che la distanza Ostenda-Istanbul possa essere superata in quattro giorni.

Questo vasto progetto ha tuttavia prospettive più lontane, essendo previsto, inoltre, un eventuale prolungamento di questa strada transeuropea attraverso l'Asia Minore, verso Aleppo, Damasco, Bagdad, Téheran, Mesced, Quetta, Dehli e Calcutta.

Quest'opera non avrebbe, del resto, niente di originale e di moderno: le vestigia delle vie che i Romani e i Persiani costruirono testimoniano preoccupazioni e necessità di tempi lontani simili a quelle di oggi: duemila anni fa la Strada della Seta, 16.000 km., allacciava l'Estremo Oriente con l'Arabia e con Roma!

Progetti di autostrade in Francia.

Il Ministero francese delle Comunicazioni sta elaborando alcuni progetti per la costruzione di tre tronchi autostradali nella Francia del Nord. Essi dovranno unire Parigi a Lilla, a Calais ed a Lovanio, passando da San Quintino. Nel Belgio queste strade si congiungeranno a quelle della rete autostradale tedesca. Si tratta di raccordare la Francia all'Autostrada transcontinentale ora in costruzione, che percorre tutta l'Europa da Ostenda ad Istanbul, di cui parliamo nella notizia che precede.

Un valico autostradale italo-svizzero.

Un valico autostradale italo-svizzero è progettato attraverso il Col Ferret per un più diretto collegamento dei paesi del centro-Europa con i porti nel Mediterraneo.

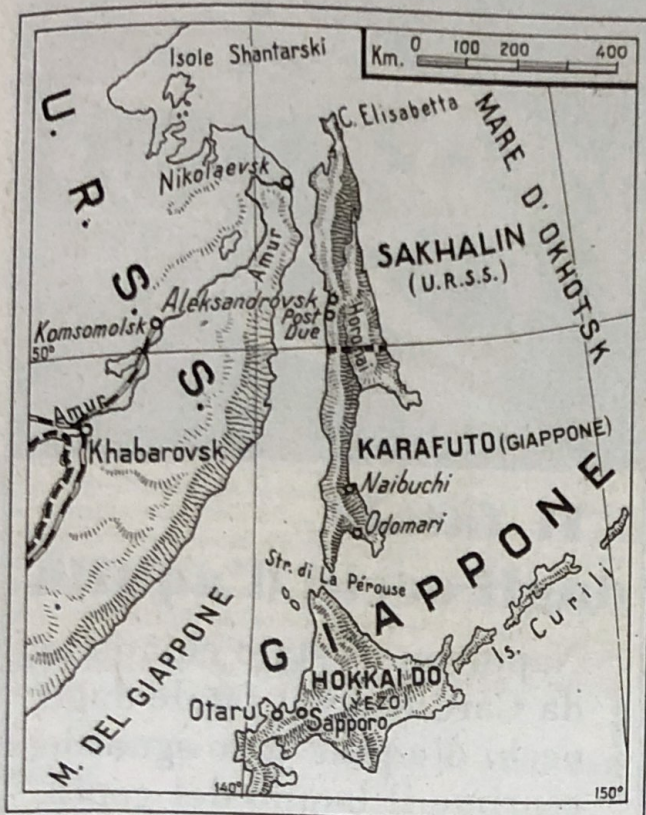
La proposta autostrada avrà uno sviluppo di km. 36 (di cui 16 in territorio italiano), compresi km. 6 di gallerie, ed una larghezza di m. 12, con larghe curve e lunghi rettilinei, e con acclività non superiore al 5 %, nonostante i forti dislivelli da superare e la natura alpina di alcuni tratti del terreno.

I petroli di Sakhalin e le relazioni russo-nipponiche.

Per ben comprendere l'attuale stato delle relazioni russo-giapponesi bisogna rievocare – come fa la rivista *Relazioni Internazionali* – i precedenti storici, i moventi economici e tutti gli altri elementi che hanno portato alla conclusione di accordi ancora in vigore.

Tra tutti gli elementi economici che condizionano le relazioni russo-giapponesi, il più importante è indubbiamente quello costituito dai petroli di Sakhalin. Questa grande isola, che forma il prolungamento settentrionale dell'arcipelago giapponese, apparteneva una volta alla Russia, ma in seguito a vicende belliche venne poi divisa a metà fra le due Potenze contendenti, e la parte meridionale passò al Giappone (1905).

Quest'isola inospitale, semideserta, coperta di ghiacci per gran parte dell'anno, sembrava di scarsa importanza economica. È vero che sin dal 1890 erano noti i suoi giacimenti di petrolio e di carbone, specie nella parte settentrionale, rimasta ai Russi; ma questi giacimenti non si

erano potuti sfruttare sino ad epoca recente, per vari motivi: difficoltà di trasportare ed installare i macchinari, difficoltà di vie di comunicazione per esportare il petrolio, poiché il mare è gelato per nove mesi dell'anno; grande

distanza dalle località di consumo, concorrenza del petrolio delle Indie Olandesi e soprattutto per il fatto che il petrolio non era ancora divenuto una merce importante per l'economia di quella zona.

La guerra mondiale 1914-18 avendo posto in primo piano l'importanza del petrolio, i Giapponesi trassero motivo da un eccidio di connazionali avvenuto a Harbin ad opera delle guardie rosse, per invadere la parte russa di Sakhalin, ed iniziare alacremente le opere di sfruttamento dei giacimenti petroliferi e carboniferi.

Nel 1925 stipularono con la Russia un trattato, in base al quale le restituirono il territorio, ma si riservarono il diritto di sfruttare i giacimenti, ai quali avevano già posto mano, ad opera di una importante società, al cui finanziamento aveva contribuito per circa il 30% lo stesso Ammiragliato giapponese.

Nel 1936 l'accordo per i petroli fu rinnovato per altri cinque anni, e crediamo che nel 1941 sia stato ancora rinnovato, a seguito del patto di non aggressione.

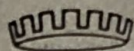
I pozzi sfruttati dai Giapponesi hanno dato nel 1926 una produzione iniziale di 29.000 tonn., salita a 275.000 nel 1931 e poi ridiscesa a 150.000 nel 1935. Oggi la produzione si aggira sulle 200.000 tonnellate.

I Russi, nelle zone non concesse ai Giapponesi, trovarono altri giacimenti petroliferi, che vollero sfruttare in proprio. Ma, non disponendo di capitali sufficenti, se li fecero prestare dai Giapponesi, e così ebbero modo di finanziare un apposito ente statale, detto « Sakhalinneft ».

I pozzi gestiti dai Russi hanno cominciato a dare una produzione apprezzabile nel 1928, e cioè 17.000 tonn., poi salita rapidamente sino a 250.000 nel 1935. Oggi sembra valutabile a circa 350.000 tonn.

A Khabarowsk, sul continente, i Russi hanno costruito una grande raffineria per trattare tutta la produzione dei loro pozzi. I prodotti raffinati, dopo avere soddisfatto le esigenze della Siberia orientale, venivano esportati in Giappone. Sembra che in questi ultimi anni l'esportazione sia stata ridotta a causa dell'intensificato processo di industrializzazione e di riarmo dall'U.R.S.S. nelle sue terre d'Estremo Oriente.

Comunque, è evidente che i petroli di Sakhalin sono e saranno un importantissimo fattore della politica russo-

nipponica e che il Giappone li tiene nel debito conto per orientarsi nelle contingenze in corso.

I petroli di Sakhalin ricordano il primo tentativo, fallito, di collaborazione economica tra la Russia e gli Stati Uniti. In novembre 1923 i Sovieti, a causa della solita mancanza di capitali, vendettero la concessione di sfruttamento al trust americano « Sinclair »; ma quando i suoi tecnici sbarcarono a Sakhalin, la trovarono presidiata dai Giapponesi. « Sinclair » iniziò allora una controversia giuridica con l'U.R.S.S., che ben presto finì nel nulla anche perché il Presidente Harding, protettore della « Sinclair », fece, nel frattempo, una improvvisa e strana fine. Così gli Americani si ritirarono, lasciando il posto ai Giapponesi.

Il nuovo trattore popolare in Germania.

Il Dr. Porsche, geniale costruttore della vettura popolare (K. d. F. - Wagen) che, nella sua trasformazione militare, ha tanto contribuito al celere avanzamento delle armate tedesche in Russia, ha fatto un'altra importantissima invenzione, destinata a imprimere uno sviluppo finora impensato alla meccanizzazione dell'agricoltura.

Si tratta di un trattore popolare, il quale può vantare, oltre all'esiguità del prezzo, la massima resistenza alle intemperie, una perfetta adattabilità ai climi più diversi e può essere adoperato in ogni specie di terreno.

Ora bisogna organizzare la fabbricazione in serie del trattore popolare. Il Führer ha decretato che i grandi stabilimenti sorgano nel comune di Waldbrol (Renania), e che si costruisca una nuova città per gli impiegati e le maestranze, con tutti gli edifizi accessori, come scuole, teatri, campi sportivi ecc., secondo i criteri più moderni, come si è fatto per la « Città della macchina popolare » presso Fallersleben (1). Si prevede che nel solo Reich tedesco l'industria meccanica dovrà coprire, entro il prossimo decennio, un fabbisogno di trattori per l'agricoltura per l'importo di miliardi 2,5 di RM (pari a 19 miliardi di lire italiane al cambio attuale).

Lo sviluppo della meccanizzazione dell'agricoltura servirà ad aumentare la produzione, particolarmente nelle sterminate regioni orientali, e renderà il Reich completamente e per sempre indipendente dalla importazione di cereali, mettendo a disposizione per altri scopi numerosa mano d'opera. Anche il Sud-est europeo, e fra gli altri paesi la Romania, la cui agricoltura si serve ancora di strumenti molto primitivi, beneficerà di quell'invenzione, che si diffonderà pure largamente nelle colonie africane.

(1) Cfr. Le « Vie del Mondo », dicembre 1938.

I ghiacciai alpini in ritirata.

Le misurazioni fatte dal Club Alpino Tedesco durante lo scorso anno su 43 ghiacciai hanno dimostrato un movimento retrogrado quasi generale.

Quelli del massiccio del Dachstein hanno perduto poco della loro lunghezza. Dal ghiacciaio di Hallstatt, località famosa per la sua montagna di ferro, si è staccato l'ultimo pezzo che è caduto nell'Eissee (Lago di ghiaccio) sottostante. Nelle Alpi dell'Oetz furono constatati grandi mutamenti nell'aspetto dei ghiacciai: il Taschach-Ferner si è accorciato di ben 160 metri in confronto all'anno precedente, mentre sono spariti i suoi caratteristici archi di ghiaccio. Il ghiacciaio Marzell si è ritirato di 25 metri; quello di Schalf di 95 metri, e contemporaneamente si è sciolta la comunicazione che lo legava al ghiacciaio Mutal, di modo che questo si è reso indipendente. Anche nelle Alpi dello Stubai si è dovuto constatare un movimento retrogrado in tutti gli undici ghiacciai osservati.

Il Lago di Costanza futuro grande centro della navigazione interna.

Dopo la regolazione del medio Reno, Basilea è divenuta il capolinea della normale navigazione su quel fiume, pur essendo possibile estenderla fino a Sciaffusa. Ora si progetta anche la sistemazione del Reno fra Basilea e il Lago di Costanza, girando, per mezzo di un canale laterale, il grande ostacolo delle rapide presso Laufen, immediatamente a monte di Sciaffusa. Da Sciaffusa fino a Costanza, allo sbocco del lago omonimo, intercorrono appena 100 km. La Svizzera finora non ha voluto

consentire, per l'ostinazione di alcuni industriali interessati di Basilea, all'esecuzione di quest'opera; ma certamente finirà per riconoscere i grandi vantaggi di un'impresa di tanta importanza per tutto il Paese. Questi vantaggi sono evidenti ove si tengano in considerazione i lavori di sistemazione del Rodano ora in corso, i quali estenderanno la navigabilità di quel fiume sino al lago di Ginevra, e si tenga presente anche un altro progetto, esposto per la prima volta 100 anni or sono da Federico List, il grande economista che tracciò le linee essenziali della rete ferroviaria tedesca: si tratta, nientemeno, di costruire, mediante 15 chiuse, una via navigabile tra il Lago di Costanza e il Lemano, attraverso il fiume Aar, e i laghi di Biel (Bienne) e di Neuchatel. Si otterrebbe così una nuova via di comunicazione fluviale fra il Mediterraneo e la valle del Reno, e la Svizzera avrebbe due sbocchi sul Mare, a cui si aggiungerà poi il terzo, con la via navigabile dal Lago Maggiore all'Adriatico.

I lavori preliminari per la sistemazione del Danubio fra Ulma e Ratisbona, ora capolinea della navigazione, sono in corso dal 1939, sebbene ritardati dallo scoppio della guerra, e già si sta deliberando un nuovo progetto che allaccerebbe il Danubio presso Ulma al Lago di Costanza. Quest'ampia superficie d'acqua costituirebbe allora quasi un'enorme piattaforma girevole fra tre mari, e la Confederazione potrebbe usufruire anche di uno sbocco sul Mar Nero. L'importanza capitale di questa via d'acqua non potrà sfuggire al Governo svizzero, il quale esperimenta ora, a danno della Confederazione, tutte le difficoltà di trasporto che rendono problematico il rifornimento di petrolio dalla Romania.

La produzione di carbone negli Stati balcanici.

La produzione di carbone negli Stati balcanici era stata, negli anni che precedettero la guerra in corso, molto limitata. Soltanto ora si incomincia a dare maggiore incremento alle miniere. In tutti gli Stati dell'Europa sud-orientale le miniere di lignite superano per volume quelle del carbon fossile.

L'Ungheria ha una produzione di carbone bastante al mercato interno. Tanto le importazioni quanto le esportazioni di carbone in Ungheria sono irrilevanti, e soltanto per ragioni di qualità si importano carboni dall'estero. Queste importazioni, che nel 1913 coprivano il 46% del consumo totale interno, sono scese nel 1939 all'11%. La produzione ungherese è aumentata da 93 milioni di quintali nel 1938 a 126 milioni nel 1941: in quest'ultima cifra sono compresi anche i prodotti dalle miniere dei territori annessi.

La Bulgaria è specialmente ricca di lignite. Le miniere statali di lignite di Pernik hanno aumentato la produzione da 1,6 milioni di tonn. nel 1939 a 2 milioni nel 1940, di cui 180.000 tonn. destinate all'esportazione. Le importazioni si riferiscono quasi esclusivamente al coke.

Sin dal 1933 le miniere carbonifere della ex-Jugoslavia hanno progressivamente aumentato la loro produzione: quella del carbon fossile, valutata a 0,4 milioni di tonnellate annue, è irrilevante, ma aggiunta a quella della lignite, la produzione totale di combustibili solidi nel 1940 è stata di 7,31 milioni di tonn. e cioè del 21% superiore a quella del 1939 e del 76% a quella del 1933.

Anche la Romania è riuscita ad aumentare la produzione carbonifera, che nell'anno scorso è stata di circa 2,8 milioni di tonnellate. Anche qui le cifre relative al carbon fossile sono minime. In Grecia la produzione del carbone (0,9 milioni di tonnellate annue) basta a soddisfare il 20% del fabbisogno interno. Fino al 1936 i contingenti mancanti venivano forniti alla Grecia dall'Inghilterra, ma da quell'anno questa è stata sostituita dalla Germania.

Infine, in Turchia i giacimenti di carbone sono stati, durante l'ultimo anno, maggiormente sfruttati che non negli anni precedenti, essendo la produzione aumentata del 20%. Qui l'estrazione della lignite, incominciata solo cinque anni or sono, è aumentata di anno in anno ed ha raggiunto nel 1939 la cifra eccezionale di 75.000 tonnellate.

L'accoglimento di una nostra proposta: le vecchie vetture a rottame.

Nel corsivo di apertura della rubrica « Automobilismo » sul numero 2 della nostra Rivista, uscita sul finire dello scorso gennaio, si proponeva di suddividere il parco delle nostre automobili ferme « in due grandi categorie: quelle da mantenere in efficienza, e quelle più vecchie e logore da trasformarsi *subito* in materia prima di ricupero », con la quale proposta insistevamo in un concetto già altra volta espresso negli ultimi mesi.

Con particolare compiacimento segnaliamo dunque lo schema di provvedimento, presentato al Consiglio dei Ministri del 7 febbraio e approvato, per la « requisizione degli autoveicoli costruiti anteriormente al 1° gennaio 1930, per destinarli alla demolizione e ricavarne materie prime particolarmente necessarie all'economia di guerra ».

Naturalmente non si possiedono, per ora, maggiori dettagli sulle modalità di esecuzione contenute nel prossimo testo legislativo, che illustreremo e commenteremo quando sia noto: per ora è unicamente avvertito che saranno esonerati da tale requisizione gli automezzi statali, militari, del Partito, del Corpo Diplomatico, della Pubblica Assistenza; i tassì, i noleggi da rimessa, gli automezzi dei servizi urbanistici e quelli speciali, e tutti gli autoveicoli per trasporto merci o in servizio di linea. Riteniamo, comunque, che il provvedimento riguarderà le autovetture attualmente inoperose, non quelle fornite di licenza speciale di circolazione, soprattutto se oggetto della dispendiosa trasformazione in succedaneo; e che potrà studiarsi la possibilità di rendere facoltativa e non perentoria la demolizione degli esemplari meglio conservati almeno del triennio 1927-1929.

Confidiamo ora che verrà presa in considerazione anche la prima e più importante parte della nostra proposta.

I Monumenti della Costa d'Amalfi.

« Il vasto lavoro di Armando Schiavo sui Monumenti della Costa di Amalfi, che mi è gradito ora presentare agli studiosi, si riferisce ad una delle regioni più affascinanti e men note d'Italia, in cui l'architettura ci appare come il fiore sbocciato dal meraviglioso ambiente di bellezza della natura, tanto intimo è il rapporto tra il paesaggio e l'edilizia, grandiosa od umile, che vi sorge, ed in cui tutto – dalle viuzze sinuose e coperte ai monumenti insigni – riecheggia i ricordi gloriosi della Repubblica amalfitana.

« Non v'è forse angolo d'Italia in cui il Medio Evo sia più vivo e presente, pur tra le tante ricostruzioni e trasformazioni del Seicento, che ancora tuttavia ne mantengono lo spirito; ed è un Medio Evo che in Architettura rappresenta quel felice incontro tra Oriente ed Occidente, che io ho altra volta definito stile tirreno; lo stile che invade tutte le coste dell'Italia meridionale e nelle umili casette si assomiglia a quello delle isole egee, e nei monumenti sfoggia gli archi rialzati, le cornici ad intrecci, i minuti intagli, pur applicati ad organismi architettonici nostrani, e vi innesta la suppellettile presbiteriale fiorita di fulgenti mosaici a disegni geometrici. È uno stile che non fa parte delle classificazioni ufficiali, ma che pure ha una unità a sé e che solo qui, sulla costa di Amalfi, può essere studiato nelle sue più schiette espressioni e nei suoi caratteri fondamentali ».

Così la presentazione che dell'opera fa l'Accademico d'Italia Gustavo Giovannoni.

L'Architetto A. Schiavo è un giovane studioso amalfitano, che ai monumenti e alla storia della sua terra ha dedicato anni di pazienti ricerche e rilievi. Frutto di questi studi furono già vari articoli e un succinto ma pregevolissimo profilo storico di Amalfi (*Amalfi, profilo storico*, Unione Editoriale d'Italia, Roma 1940). Ed ecco ora quest'opera (A. Schiavo, *Monumenti della Costa d'Amalfi*, Rizzoli, Milano 1941, 278 pagg. con 257 illustraz. L. 100), che per la prima volta descrive e illustra tutti i monumenti di questa zona tra le più ricche d'arte e di bellezze naturali del nostro Paese.

Una breve introduzione delinea l'ambiente geografico e storico della costiera amalfitana. Sono poi esaminati a uno a uno i monumenti, a cominciare dal più augusto, il Duomo di Amalfi. Sono in tutto una cinquantina di chiese, ville, palazzi, conventi, ecc., alcuni dei quali pressoché ignoti. La costiera amalfitana, infatti, se può dirsi frequentatissima dai turisti specialmente stranieri, è lungi dall'essere conosciuta all'infuori dei centri maggiori che si allineano lungo la mirabile strada litoranea. Un capitolo del volume in esame è dedicato alle torri marittime e un'altro, interessantissimo, alle porte di bronzo, nel quale sono raffrontate con le amalfitane e ravellesi le porte coeve dell'Italia centro-meridionale e della Sicilia.

Nel riepilogo, al termine del volume, accostando le opere affini per tempo e per arte e facendo succedere alla analisi la chiara sintesi stilistica, l'A. offre una visione panoramica di tutta l'architettura costiera.

Il volume è ottimamente illustrato con fotografie spesso inedite e con disegni, piante e schemi dell'Autore.

L'Autore merita, dunque, l'esplicito elogio dell'Accademico Giovannoni, il quale afferma che « il lavoro non solo aggiunge un ampio contributo alle nostre cognizioni, imperfette e unilaterali in tante opere precedenti, come quelle dello Schulz e del Bertaux, ma le raccoglie in unità e stabilisce una vera, ben racchiusa e ben determinata provincia tematica ».

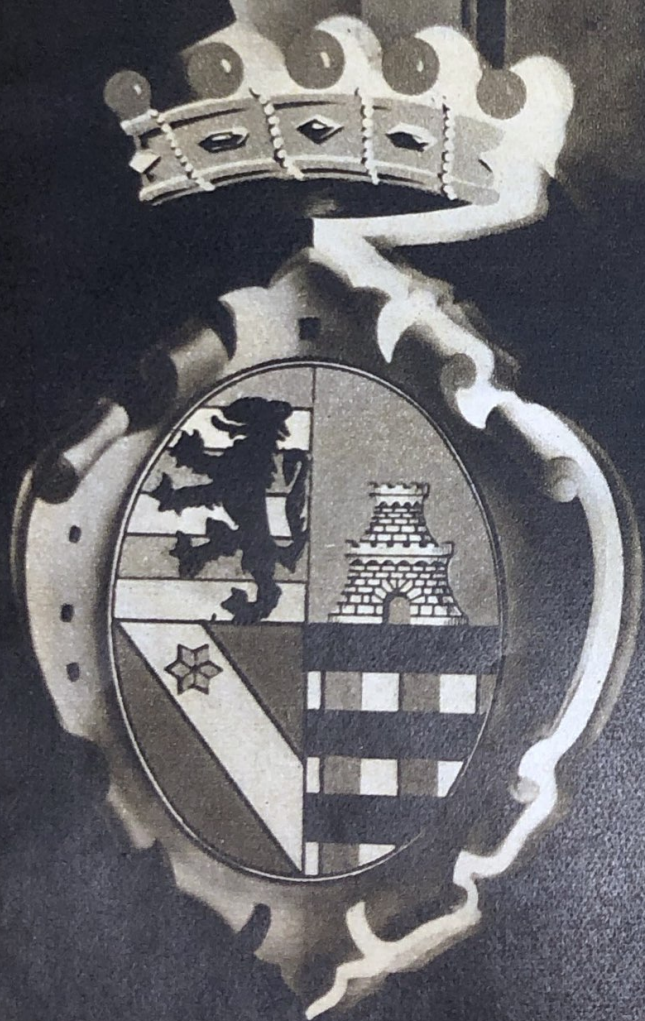
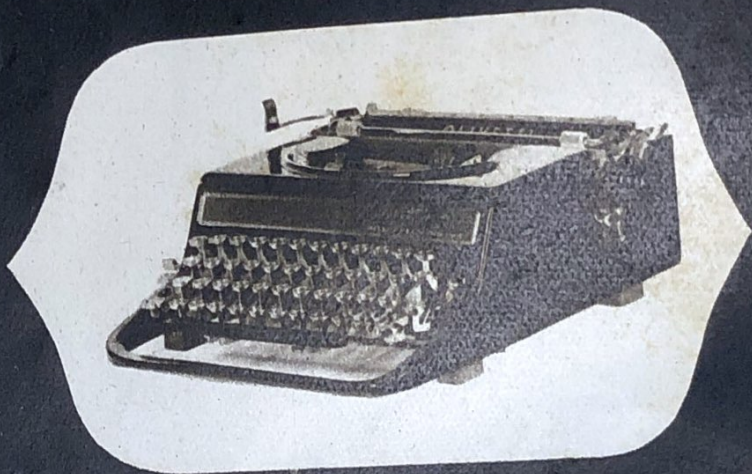
Il condominio di case.

È stata recentemente pubblicata una interessante e completa trattazione di alto valore giuridico, avente per argomento « Il Condominio di case divise in parti ». Ne è autore un chiarissimo magistrato, il dott. Domenico Riccardo Peretti-Griva, presidente di Sezione della Corte d'Appello di Torino. Si tratta di una organica e dotta esposizione della disciplinà giuridica di detto istituto, caratteristico del nostro tempo, che, pur riallacciandosi ai principî classici del diritto di proprietà, risente degli orientamenti nuovi e degli opportuni adattamenti della nostra legislazione alle esigenze moderne.

Questa materia, come è noto, è venuta ad assumere negli ultimi decenni una tale importanza, da non poter essere trascurata nella riforma dei Codici e da formare finalmente oggetto di codificazione nel « Libro della Proprietà ».

Il volume del dott. Domenico Riccardo Peretti-Griva (Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1942-XX, L. 75), non è soltanto un'opera di profonda dottrina, ma presenta anche il grande vantaggio di contribuire a diffondere la conoscenza delle innovazioni apparse nei nuovi Codici.

"Lucca nella Storia, nell'Arte e nell'Industria".

A Lucca, considerata nella sua storia, nelle manifestazioni dell'arte e dell'industria, Eugenio Lazzareschi e Ferdinando Pardi, per incarico dell'Unione Fascista degli Industriali della provincia, hanno dedicato un volume di cospicua mole in-8°, di circa 400 pagine, con 153 tavole iconografiche fuori testo artisticamente pregevoli, stampato con grandissima cura da Artidoro Benedetti di Pescia (L. 50). La breve, ma efficace prefazione di A. E. Vannucchi spiega lo scopo della pubblicazione avvenuta nel ventennale della organizzazione degli industriali lucchesi, uno dei primi nuclei del sindacalismo fascista: con essa si vuole contribuire utilmente alla conoscenza della vita politico-economica della Lucchesia, la cui fama di operosità e di floridezza è diffusa attraverso i continenti e gli oceani. L'intraprendenza di questo popolo, che si governò a lungo in forma di Stato indipendente, è ormai proverbiale, ed è nota la leggenda che Colombo, sbarcando nelle nuove terre d'America, vi trovasse un Lucchese. A dimostrazione dell'illustre passato di Lucca, la prima e più ampia parte dell'opera ne traccia con sicuri tocchi il volto e la storia vista nei suoi ordinamenti politici, nelle sue opere d'arte e nella sua multiforme attività industriale e commerciale. La seconda parte è dedicata alla vita economica contemporanea della Lucchesia, dalla fine del Ducato agli ultimi tempi, considerata in relazione al commercio estero, all'edilizia, all'emigrazione, alle industrie, all'agricoltura, all'attività bancaria, ai lavori pubblici e persino alla scuola, alle opere assistenziali e alle sicure prospettive del suo avvenire. Scorrendo queste pagine si comprende come la storia medioevale d'Italia sia essenzialmente la storia di alcune sue città, quali Venezia, Genova, Pisa, Firenze, Amalfi ed altre, fra cui anche la gloriosa Lucca ha diritto di essere compresa.

nel tempo
Olivetti Studio 42 - la macchina per la vostra corrispondenza personale

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVIII – NUMERO 3 MARZO 1942 – XX E. F.

NUOVE PUBBLICAZIONI DELLA C.T.I.

LA NOSTRA GUERRA 1940-1941
LA CARTA DELL'ASIA ORIENTALE

Perchè i Lettori sappiano di una nostra recente iniziativa, ormai condotta a compimento, riproduciamo testualmente la presentazione che per l'opera – *La Nostra Guerra 1940-41* – ha dettato il Presidente della C.T.I., sen. Carlo Bonardi.

« *Se l'attività di un organismo come la Consociazione Turistica Italiana, che ha fini tanto elevati, è in ogni momento indice di maturità di propositi e di opere, e quindi ragione di compiacenza per quanti ravvisano in essa un efficace propugnacolo di italianità, tanto più evidente questo sentimento di fierezza si manifesta quando, trascorso il tempo delle tranquille imprese di pace, si affronta un periodo di emergenza, in cui ogni energia tende a risultati decisivi. Sono i tempi duri che provano la saldezza delle istituzioni come quella degli individui: e la Consociazione è orgogliosa di constatare come questi anni di guerra, lungi dal mortificarne e ridurne l'attività, l'abbiano potenziata, elevandola a strumento di collaborazione nel quadro delle forze protese al conseguimento della Vittoria.*

« *Non è la prima volta, del resto, che il Sodalizio affronta con successo l'urto dei tempi eroici: i vecchi Soci ricordano certamente il fervore di iniziative che caratterizzò la vita dell'Ente nel corso del precedente conflitto mondiale.*

« *La guerra che ora si combatte ci ha trovati pronti ad agire con maggiore esperienza e maturità d'intenti, e quindi con più vaste possibilità. Dall'apprestamento di parecchie migliaia di cartelli indicatori nelle zone di movimento delle Forze Armate, alla copiosa produzione cartografica; dalla preparazione, a tempo di primato, delle Guide dell'Albania e della Grecia, all'opera di propaganda e di volgarizzazione delle ragioni del conflitto e dei suoi punti di vista geografico, storico ed economico, mediante le diffusissime Riviste, tutta la nostra azione è stata ed è coordinata, ed ogni nostro mezzo è inteso a un solo fine: cooperare con i Reggitori della Nazione in guerra, nel momento risolutivo della vita del popolo italiano.*

« Ora licenziamo alle stampe questo volumetto: "La Nostra Guerra 1940-41", che si propone un compito molto semplice: ricordare agli Italiani le ragioni storiche, economiche, umane che hanno determinato l'intervento dell'Italia nell'attuale immane conflitto e approfondire la conoscenza di esse.

« Si tratta di una serie di documenti, raccolti con assoluta obiettività, relativi a fatti che costituiscono altrettante pietre miliari nel cammino percorso dal nostro Paese dalla fine della prima guerra mondiale ad oggi. Agli Italiani questa rievocazione documentata dirà tante cose: il molto che ci fu promesso e il poco o nulla che ci fu dato; la stolta politica dei nostri ex-alleati e l'azione italiana che le fu opposta; i "compensi coloniali" che ci furono largiti e i fatti che seguirono, come l'impresa etiopica e la coalizione sanzionistica della congrega ginevrina; dirà, infine, la nuova politica imperiale italiana, sino all'ora che volge.

« Ma agli alleati e agli amici queste poche pagine diranno ancor più: ricorderanno che nessuno degli eventi fatidici che viviamo si sarebbe verificato senza l'opera illuminata di Benito Mussolini; il mondo sarebbe rimasto press'a poco quello di dopo Versaglia, se il Duce nostro, di fronte alle atroci ingiustizie e alle prepotenze demoplutocratiche, assumendo il potere non avesse proclamato alle genti che i trattati non sono eterni.

« Fu quella la prima affermazione di fede nell'avvenire; il primo atto di ribellione aperta alle vecchie forze che imprigionavano il futuro, l'indispensabile premessa degli avvenimenti successivi, compresa la rinascita della Germania, fino a quelli in corso.

« Nessuno dimenticherà mai che l'Italia ha osato il supremo atto di sacrificio e d'eroismo, di fede e di granitica tenacia, quando ostinazione e ardimento parevano follia.

« Presentando quest'opera ai nostri Soci, mi piace di rilevare che essa è stata concepita e attuata da due giovani: il dott. Gustavo Carelli di Rocca Castello e il suo assistente dott. Lino Cappuccio, ambedue docenti in quella Scuola di Mistica Fascista "Sandro Italico Mussolini" dove si forgiano le nuove energie e si prepara la gioventù migliore ai grandi còmpiti di domani ».

Alla presentazione del nostro Presidente, che delinea chiaramente le ragioni e il contenuto dell'opera, non rimane che aggiungere alcuni dati di ordine pratico.

« La Nostra Guerra 1940-41 » è un fascicolo di 64 pagine, del formato di cm. 20×29, con una elegante copertina a 3 colori. Il testo, che costituisce una sintetica rievocazione delle origini dell'attuale conflitto e una rapida rassegna degli avvenimenti bellici sino alla fine dello scorso anno, è illustrato da 52 cartine a colori, le quali, con l'immediata efficacia propria delle rappresentazioni grafiche, incidono nella mente del lettore, meglio che una particolareggiata esposizione, i termini essenziali di un problema geopolitico, le direttrici e le fasi di un'operazione militare, gli effetti di un mutamento territoriale, e via dicendo.

Gli avvenimenti riassunti nel fascicolo sono notissimi ai lettori, che li hanno vissuti giorno per giorno. Non di meno, tutti saranno lieti di trovare esposti in limpide pagine, e accuratamente vagliati e documentati, fatti e momenti visti in una prospettiva d'insieme, che sola può conferire a ciascuno di essi il suo reale significato e lumeggiarne la portata nel complesso degli avvenimenti.

Il periodo storico che si è concluso con lo scoppio della guerra mondiale è stato così agitato da eventi diplomatici, da contrasti d'influenze aperti o larvati, da tentativi spesso contradditori, da urti di ideologie e di dottrine; il corso della guerra è stato così vertiginoso, così denso di avvenimenti imprevisti, che anche il più attento e informato osservatore ha bisogno di una guida per potervisi orientare. « La Nostra Guerra 1940-41 » vuole appunto offrire una esatta e lucida ricapitolazione degli avvenimenti salienti, interpretata e commentata dal punto di vista italiano.

Diamo qui in saggio una pagina del volume, notevolmente ridotta, avvertendo che il formato esatto della composizione tipografica è di cm. 17×24, e che la cartina, qui riprodotta, per necessità di ordine pratico, soltanto in nero, ha nel volume 3 colori. Altre cartine ne comprendono un numero ben maggiore e tutta l'opera risulta stampata in 6 colori.

A chi è offerta questa pubblicazione? Com'è stato già comunicato nel fascicolo di febbraio di questa Rivista, « La Nostra Guerra 1940-41 » è in vendita ai Soci a L. 10, incluse le spese di spedizione in Italia, Albania, Possedimenti e Colonie. Essa viene, però, inviata (insieme con i volumi « Roma - Parte I » e « Roma - Parte II » e con le 3 Carte di attualità – degli Oceani, della Russia Europea e della Russia Asiatica –) a tutti i nuovi Soci annuali del 1942, i quali versino, insieme con la quota per il 1942 (L. 22,70) e la tassa di ammissione (L. 2), un supplemento di L. 16, cioè in tutto L. 40,70. Inoltre, *il volume è inviato in premio a tutti coloro che presenteranno nel 1942 due nuovi Soci annuali*.

48. IL NUOVO ASSETTO DELLA PENISOLA BALCANICA. — In conseguenza delle vittorie delle armi alleate, l'azione dell'Asse per il revisionismo europeo trovava la sua conclusione anche nel settore balcanico. Mentre lo Stato mosaico jugoslavo si scomponeva nei suoi principali fattori nazionali (Serbia, Croazia, Montenegro), le terre storicamente e geopoliticamente appartenenti ad altre orbite statali (Bacska, Dalmazia, Macedonia ecc.) tornavano in seno alle rispettive comunità originarie. Del pari la Grecia veniva restituita alle sue giuste proporzioni nazionali.

Dal complesso dei mutamenti territoriali risultava il seguente panorama politico:

a) **l'Italia** si ingrandiva dei territori continentali ed insulari attribuiti alla **provincia del Carnaro** (1.346 kmq. e 80.000 abitanti), della Slovenia sud-occidentale (**provincia di Lubiana:** 4.595 kmq. e 305.000 abitanti) e del governatorato della **Dalmazia** (5.242 kmq. e 340.000 abitanti). Le sue forze armate presidiavano inoltre il **Montenegro** (12.000 kmq. e 450.000 abitanti), ricostituito come Stato e retto da un Governatore Generale, la **Grecia** con le isole egee sino all'altezza del golfo di Salonicco (circa 100 mila kmq. con 5 milioni e mezzo di abitanti) e la fascia costiera croata rimilitarizzata per motivi di sicurezza in virtù degli accordi del 7 settembre 1941-XIX. A sua volta il **regno d'Albania** si ampliava della regione di **Peja e Giacova,** del **Cossovano** e dei distretti di **Dibra e di Struga** (8.000 kmq. e 430 mila abitanti); restava ancora in sospeso la definizione dei nuovi confini greco-albanesi.

b) **La Germania** otteneva la **Stiria inf.**, la **Carinzia inf.** e la **Carniola sup.** per un complesso di 11.300 kmq. e 800.000 abitanti. Le sue forze armate mantenevano inoltre l'occupazione della **Serbia** (55.100 kmq. e 3.850.000 ab.), del **Banato già jugoslavo** (9.800 kmq. e 800.000 ab.), della **Macedonia meridionale** con Salonicco e di talune isole dell'Egeo.

c) **L'Ungheria** si ampliava della **Bacska,** della **Baranya** tenendo inoltre occupata l'**Isola della Mur** (complessivamente 10.700 kmq. e 1.100.000 abitanti).

d) **La Bulgaria** riacquistava la **Tracia egea** con le antistanti isole di **Taso** e **Samotracia** (17.800 kmq. e 800.000 abitanti) ed otteneva quasi tutta la **Macedònia** (28.000 kmq. e 950.000 abitanti).

Dalle rovine della monarchia jugoslava usciva infine il nuovo Stato indipendente di **Croazia** (102.000 kmq. e 6.800.000 abitanti), vincolato all'Italia da particolari legami dinastici, politici ed economici.

L'equilibrio territoriale così raggiunto nei Balcani appaga da un lato le aspirazioni nazionali delle singole comunità e concorre dall'altro ad assicurare al settore un'armonia garantita dalla giustizia e dal principio di gerarchia fra gli Stati.

48. IL NUOVO ASSETTO DELLA PENISOLA BALCANICA

Saggio ridotto di una pagina dell'opera *"La Nostra Guerra 1940-41"* (formato del volume cm. 20 × 29). La cartina – a 3 colori, qui sostituiti con diverse tonalità grige – riproduce l'assetto politico quale risulta dopo le vittorie dell'Asse.

L'appello da noi rivolto, nel fascicolo di febbraio, a tutti i Soci perché vogliano intensificare la propaganda a favore della C. T. I. ha già dato risultati confortanti. La pubblicazione di quest'opera, di cui verrà iniziata la distribuzione nel marzo corrente, mette a disposizione dei Soci più affezionati un nuovo efficace mezzo di persuasione.

Ecco, delineati schematicamente, i territorî compresi nella ***Carta dell'Asia Orientale*** alla scala di 1:8 milioni. La Carta è derivata dall'Atlante Internazionale della C. T. I. ed è quindi ricchissima di nomi e accuratissima. È stampata in 8 colori ed è nel formato di cm. 100 × 70.

Le fulminee vittorie riportate dal Giappone sulle Potenze anglosassoni nel Pacifico e nell'Insulindia hanno richiamato l'attenzione universale su quelle lontane regioni. Ognuno comprende come i colpi assestati al nemico su quell'immenso scacchiere terrestre e marittimo contribuiscano potentemente ad accelerare la Vittoria comune. Ogni giorno i bollettini del Comando nipponico e le corrispondenze dei giornali ci parlano di nuovi progressi dell'avanzata giapponese e di nuovi sbarchi in località dai nomi che suonano nuovi, soprattutto a orecchie europee.

La C. T. I. ha voluto, perciò, mettere a disposizione dei Soci una sua nuova Carta, la *Carta dell'Asia Orientale* alla scala di 1 : 8.000.000, che comprende Giappone, Manciucuò, Cina, Filippine, Indocina, Thailandia, Birmania, Malacca e Indie Olandesi, gran parte cioè delle terre e dei mari ove si svolge la guerra dell'Estremo Oriente. Negli spazi liberi della Carta sono riprodotte tre cartine al milione e mezzo: Singapore, Manila e Hong Kong.

La nuova Carta, del formato di cm. 100 × 70, stampata a 8 colori, deriva da 2 tavole al 10 milioni dell'Atlante Internazionale e ne riflette perciò i pregi e le caratteristiche: finezza e chiarezza impeccabili del disegno, ricchezza di nomi e di elementi geografici, esattezza scrupolosa di ogni dato e di ogni particolare. Tutta la toponomastica della carta corrisponde ai criteri adottati per le tavole fondamentali dell'Atlante a scala più particolareggiata, cioè riproduce la grafia ufficiale dei singoli Paesi rappresentati. Così, per l'Impero Giapponese si è usata la traslitterazione ufficiale giapponese; per la Cina, il Manciucuò e la Mongolia, la forma ufficiale dell'Amministrazione Postale, con poche eccezioni; per la Russia Asiatica, la grafia russa ufficiale traslitterata secondo un sistema internazionalmente riconosciuto; per la Thailandia, la forma risultante nell'Annuario Statistico di quel Regno; per le Colonie e i Possedimenti di Paesi europei e degli Stati Uniti, la grafia ufficiale dei Paesi stessi, la quale non è, nella maggior parte dei casi, che una trascrizione più o meno perfetta dei nomi della lingua locale in caratteri latini.

La Carta, redatta e disegnata sulla base dei documenti ufficiali più particolareggiati e più recenti, fu collaudata da 5 edizioni eseguite nello spazio di 14 anni, e fu riveduta più volte con minuziosa cura da geografi e studiosi competenti. Si può affermare, senza tema di esagerazione, che essa è oggi la migliore e la più aggiornata Carta d'insieme dei territori rappresentati.

La Carta è in vendita ai Soci a L. 7, più L. 1,50 per spese di spedizione raccomandata in Italia, Albania, Possedimenti e Colonie. Il modico prezzo, stabilito malgrado gli aumentati costi, permetterà a moltissimi Soci di procurarsi questo interessante documento di attualità, che viene ad aggiungersi alle numerose altre Carte dei fronti di guerra, già distribuite dalla C. T. I.

LA DIREZIONE GENERALE DELLA C. T. I.

L'A. R. SI ACCINGE A SCENDERE LA PLACCA DELLA CROUX (AIGUILLE JOSEPH CROUX).

ASCENSIONI DELL'A. R. LA PRINCIPESSA DI PIEMONTE IN VAL D'AOSTA

La brillante campagna alpinistica intrapresa l'estate scorsa in Valle d'Aosta dall'A. Reale la Principessa di Piemonte e conclusasi con la salita del Monte Cervino, ha destato il più vivo interesse fra gli appassionati della montagna.

Questa rivista, che già ha dato ampia notizia (1) dei campeggi, dei soggiorni della Augusta Signora in Valle d'Aosta e delle Sue magnifiche ascensioni nel Gruppo del Monte Rosa, presenta ora le vicende di queste Sue recenti ascensioni.

La Principessa di Piemonte ama la montagna e nella montagna vuol vivere la vita dei montanari: nessun lusso, nessun apparato; solo sem-

(1) Vedi – *S. A. R. la Principessa di Piemonte alpinista,* di G. Lombardi, gennaio 1939.

plicità e non altro che semplicità, nelle sue forme più genuine e spontanee.

Questa passione, ereditata dall'Augusto Genitore Alberto I Re dei Belgi, è anche nella tradizione di Casa Savoia, e trova nella figura del Duca degli Abruzzi la sua espressione migliore.

Tutti gli angoli della Valle d'Aosta sono percorsi e visitati dall'A. R. la Principessa di Piemonte, e i valligiani riconoscono ormai la Sua figura, il Suo passo lungo e deciso, che non conosce soste.

La incontrano sui colli più elevati, per i sentieri più ripidi, nelle baite più sperse, nelle più povere case. Non bisogna recarsi nei centri più noti e mondani per incontrarLa, bisogna salire verso la « vera montagna » ancora vergine e selvaggia. Là sosta a lungo nelle più umili baite, si interessa delle piccole industrie montane, degli usi rustici, dello strano dialetto dei montanari, a cui offre la Sua assistenza e manifesta simpatia: la tradizionale simpatia che Sovrani e Principi di Casa Savoia hanno sempre avuto per la fedelissima terra valdostana, primo dominio sabaudo al di qua delle Alpi, e che si manifestava nei loro frequenti soggiorni in Valle per la caccia allo stambecco e al camoscio nel Parco Reale del Gran Paradiso, nella pratica costante della montagna e nel più audace turismo alpinistico.

In questo ambiente l'Augusta Principessa ha potuto apprezzare l'insegnamento di maestri impareggiabili, come l'abate Henry; conoscere da vicino alpinisti e guide di chiara fama; rendersi conto della tecnica più avanzata nei Suoi assidui contatti con la Scuola Centrale Militare di Alpinismo.

Se le salite della Guglia Giuseppe Croux, del Colle Chasseurs, della Punta di Cian e del Monte Cervino sono precipuo oggetto del nostro racconto, ricordiamo anche brevemente alcune Sue gite di allenamento.

È del 14 agosto l'escursione alla Becca di Nona (m. 3141), con partenza dalla ridente Alpe di Pila, ove soggiornano gli Augusti Principini. Alcuni giorni dopo, in rapida gita pomeridiana, Ella tocca il Pic de la Pierre (m. 2663) e il Colle del Drinc (m. 2555), da cui si ammira un panorama incomparabile sul Gran Paradiso. Basta un pomeriggio alla Reale Principessa per visitare le baite più isolate dell'alta Valle d'Aias o i montanari delle Alpi di Nana e di Cheneil.

Il 31 agosto, accompagnata dall'Ecc. Giotto Dainelli, Accademico d'Italia, e dalle guide Adolfo Rey e Marcello Mussillon, l'A. Reale raggiunge il ghiacciaio della Brenva e lo attraversa; il giorno dopo, con Mussillon e Camillo Grivel, si porta sul Colle del Gigante, per rientrare a sera al Castello di Sarre.

Un allenamento veramente severo per imprese maggiori. Infatti, si concreta un piccolo piano, anche perché, dopo un agosto poco propizio per la montagna, sembra ora prospettarsi un settembre meraviglioso. Si affronterà la Guglia Croux e il Colle Chasseurs: l'immenso fianco meridionale del Monte Bianco sarà così percorso nei suoi punti più rupestri e selvaggi.

Guglia Giuseppe Croux (m. 3221, Gruppo del Monte Bianco).

Il 3 settembre, verso le ore 8,30, presso i casolari di Frêney in Val Veni, si desta qualche animazione. Una piccola comitiva si mette in marcia per la Capanna Gamba. Essa è composta dell'A. Reale la Principessa di Piemonte, che è partita alle 6,15 dal Castello di Sarre, accompagnata dai Conti Spalletti-Trivelli, i quali hanno seguito la comitiva fino al rifugio Gamba; dalle guide Marcello Mussillon ed Eliseo Croux; dal portatore Camillo Grivel e dallo scrivente.

I primi giorni di settembre – gli alpinisti lo sanno bene – sono stati i più belli dell'anno: giornate fantastiche, quasi incredibili; calde, ma non troppo; limpide come il cristallo, senza un soffio di vento. Anche l'animo degli escursionisti era sereno; pareva che non subissero il peso della loro persona saltando leggeri ruscelli e piccoli torrenti, per spingersi in alto sul pendìo morenico che adduce verso i seracchi del Frêney.

Alle 9,30 siamo impegnati sulle placche sottostanti la Capanna Gamba.

Alla placca ci si lega, per poi lasciar nuovamente la corda quando si riprende il sentiero. Alle 11,30 siamo al rifugio. Jordaney, il custode, ha già acceso il fuoco; ma con quel sole che sfolgora si sta meglio fuori che dentro.

Così, seduti sull'erba ed avendo per tavolo la nuda pietra, consumiamo la nostra colazione, mai sazi di contemplare il Monte Bianco, la Guglia Nera di Peuterey e tutti i vertici di quel formidabile bacino, che ci sovrastano con le loro moli colossali.

Osservo spesso l'A. Reale e le guide, e tale è la gioia che splende sui loro volti, che è difficile comprendere chi è più contento; se la Principessa, raggiante di intraprendere una scalata vera e propria, o le guide, che hanno l'onore di accompagnare un così alto personaggio.

Si riparte alle ore 14 e si sale per il sentiero che si perde fra i detriti morenici, in direzione della Croux, che appare maestosa, incorniciata tra il Picco Luigi Amedeo, il Monte Bianco di Cormaiore e la Guglia Nera.

In pochi minuti siamo sul ghiacciaio del Châtelet. Dobbiamo attraversarlo verso destra, procedendo in salita. Occorre ora far uso della corda, poiché l'ascensione vera e propria incomincia. Superiamo facilmente alcuni grossi crepacci terminali e, arrivati sulla salda roccia, ci liberiamo di tutto il superfluo: piccozza, giacche, maglie ed altre impedimenta.

A quota 3100 circa volgiamo sulla nostra sinistra, prima per un bel camino e poi per alcuni passaggi in traversata, che conducono a quello che le guide chiamano « canale Salluard ».

VERSO LA CAPANNA GAMBA. LA GUIDA MUSSILLON, IL CONTE SPALLETTI, LA GUIDA CROUX E L'A. REALE. NELLO SFONDO, LA VAL VENI.

L'A. Reale, che compie per la prima volta un'autentica arrampicata, è oltremodo soddisfatta e si rivela un'ottima arrampicatrice. Ella possiede appieno quelle doti che non si acquistano con la pratica, ma appartengono all'istinto dell'alpinista: occhio nella scelta della presa, armonica distribuzione del peso del corpo sull'appiglio e, soprattutto, grande maestria e sicurezza nel mettere i piedi.

Il canale Salluard, pieno di neve e di ghiaccio in fusione, richiede impegno e destrezza, anche perché bisogna tenersi molto in fuori per non bagnarsi. Alle 16,40 tocchiamo una calotta nevosa, che adduce alla vetta.

Si è fatta davvero una bella tirata, poiché è bene un piccolo primato quello di aver fatto la Croux partendo direttamente da Aosta. La guglia che abbiamo salito è a ragione giudicata uno dei migliori punti panoramici di alta montagna. Siamo qui proprio nel cuore del Monte Bianco, in un mondo che esercita ancora il fascino della natura primordiale. Benché sia già abbastanza tardi non fa assolutamente freddo; perciò prolunghiamo di proposito la nostra sosta in quella solenne calma silenziosa.

Alle 17,20 si riparte. Includiamo nel ritorno la famosa « placca », che si scende con due corde doppie di 25 metri circa. L'A. Reale si cala con molta disinvoltura dal vertiginoso muro di granito, anche nell'ultimo tratto strapiombante.

Un poco più in basso riprendiamo la via che abbiamo percorso in salita. Alle 19 siamo di nuovo alla base.

Eccoci ora un'altra volta sul ghiacciaio: veloci scivolate ci riconducono sulle pietraie, finché riprendiamo il sentierino verso la capanna. Intanto, il sole che tramonta, colorando delle più svariate tinte la parete ovest e le guglie della cresta sud della Guglia Nera, ci offre uno scenario di straordinaria potenza.

Alle ore 20 siamo di ritorno alla capanna.

La cena frugale è presto servita: Mussillon è un attivo aiuto-cuoco, Grivel un esperto cameriere e Croux un abile e curioso narratore, che fa volare il tempo quando parla del Caucaso o del Ruwenzori, del Canadà o di Zanzibar. Ha preso parte a molte spedizioni alpinistiche e conosce quasi tutte le montagne del mondo.

Poi l'incanto del paesaggio lunare induce a uscir dalla capanna per ammirare lo spettacolo delle montagne che si illuminano d'argento.

L'Augusta Principessa, che non mostra alcun segno di stanchezza, sosta a lungo fuori del rifugio in riposante contemplazione.

Traversata del Colle Chasseurs (m. 2802, Gruppo del Monte Bianco).

L'alpinista che vuol conoscere tutte le pieghe e le recondite bellezze del Monte Bianco non

IL LAGO DI CIGNANA (PUNTA CIAN).

può lasciar da parte la traversata dalla Capanna Gamba al Fauteuil des Allemands, percorrendo il ghiacciaio di Frêney ed il Colle Chasseurs. È questo un ambiente fra i più alpestri delle nostre montagne, al cospetto delle creste più ardue e dei ghiacciai più tormentati dell'intero Gruppo del Bianco.

L'A. Reale desiderava ardentemente compiere questa traversata. Dopo aver conosciuto le vere difficoltà di un'ascensione di roccia, voleva affrontare un'ascensione su ghiaccio, che non avesse nulla di comune con le solite « tappinate » su facili ghiacciai pianeggianti.

Alle 8,30 lasciamo il rifugio. Le guide Croux e Grivel partono un poco in anticipo, allo scopo di riconoscere un percorso che non ci costringa ad un continuo « avanti e indietro », fra i meandri dei crepacci del Frêney. Sappiamo che molte cordate hanno impiegato persino otto ore per attraversare questo ghiacciaio e, quindi, la precauzione è pienamente giustificata.

Alle 9 siamo sul ghiacciaio. I crepacci non si contano: se ne saltano a decine, uno dopo l'altro; e il balzo deve esser ben calcolato, perché alle volte non si ha che un solo piccolo spazio per mettere il piede a terra. Frequenti sono gli aerei passaggi sui ponti di ghiaccio, frequenti i giri di un quarto d'ora, per riconoscere, alla fine, di essere avanzati al massimo di una decina di metri dal punto di partenza.

Il Frêney può paragonarsi ad un mare in tempesta, dagli enormi cavalloni improvvisamente raggelati in pinnacoli di ghiaccio e valli profonde. Sinistri scricchiolii e tonfi sordi rompono la monotonia di quel silenzio profondo. Sembra talora che quel mare procelloso, solidificatosi per incanto, debba improvvisamente rianimarsi. Croux e Grivel appaiono e scompaiono, come minuscole imbarcazioni che si nascondono fra i marosi, e poi riappaiono sulle creste dei cavalloni. Tracciano una via precisa, e noi la seguiamo con la sola preoccupazione di mettere bene i piedi, e a volte anche le mani, nei gradini accuratamente preparati.

Alle undici, dopo un ultimo arduo passaggio su di un terribile ponte, prendiamo terra sulla roccia, dove ci pare di vivere con meno disagio, in un mondo più saldo e meno gelido.

Dopo esserci riuniti con Croux e Grivel, iniziamo la salita delle pendici occidentali del Colle Chasseurs. Erbe e fiori di alta montagna spuntano qua e là sul pendio: tutta una vegetazione per camosci. L'A. Reale, appassionata di botanica, osserva, individua, riconosce fiori ed erbe, e ne fa raccogliere alcuni esemplari.

Benché la salita sia molto ripida, alle dodici siamo sul Colle Chasseurs. L'immensa parete sud della Guglia Nera si apre ai nostri occhi. La contempliamo un poco nella sosta, poi

BREVE SOSTA DOPO LA DISCESA DELLA PRIMA PARTE DELLA PLACCA DELLA CROUX (AIGUILLE JOSEPH CROUX).

prendiamo a considerare il ripidissimo canalone che dal colle cala sul versante del Fauteuil.

Croux e Grivel ci precedono nella discesa, percorrendo prima di noi tutto il canale. È bene, infatti, che una cordata preceda l'altra, per evitare che un sasso, smosso inavvertitamente, precipiti su chi si trova in basso.

Alle 12,30 iniziamo anche noi la discesa di questo ripido e tetro canale. Bisogna procedere con ogni cautela, perché la roccia, non sempre salda, è a tratti umida e coperta di un infido terriccio. Si scende, come in un grosso camino, fino all'estrema lingua di un piccolo nevaio, che adduce in pieno Fauteuil.

Lo tocchiamo ben presto e, dopo esserci svincolati dalla corda, ci portiamo in basso attraverso nevai e sfasciume di roccia.

Poco dopo, un bel pendio erboso ci accoglie. Un bel blocco piatto di pietra, vicino a un ruscelletto, ci offre come una specie di tavola per far colazione, in un punto che trovasi circa alla stessa altezza della Capanna della Guglia Nera.

La parete sud della Guglia Nera è così vicina che pare di toccarla col dito. Sembra una sola enorme placca di oltre mille metri di dislivello.

Alle ore 16 riprendiamo la discesa giù per le placche e gli sbalzi che, sotto cascate e strapiombi, conducono ai casolari di Peuterey. La Val Veni sembra venirci incontro, come se si atterrasse con un aereo. Appaiono, come da una terrazza, i ridenti prati della conca, tante volte popolati dalle bianche tende dei campeggi. Ecco Purtud, ecco La Visaille e il colle Chécroui, meta di tante incantevoli passeggiate. Ben presto raggiungiamo il fondo valle e, alle 19,15, Purtud.

La Principessa è molto soddisfatta: ha compiuto in modo brillante due ascensioni di prim'ordine su roccia e su ghiaccio. Il Suo primo contatto con l'alta montagna da scalare non poteva avere esito migliore.

A Cormaiore, dove è accolta da una folla di villeggianti e di turisti che La applaude entusiasta, l'Augusta Signora, prima di ripartire per Sarre, vuol ancora compilare di suo pugno i libretti delle guide.

Punta Cian (m. 3320, Gruppo del Monte Cervino).

L'A. R. la Principessa di Piemonte, dopo aver visitato, nella seconda decade di agosto, alcuni remoti villaggi della valle del Cervino, si era recata a pernottare a Cheneil (Valtornenza), con l'intento di intraprendere la salita del Grande Tournalin, per la cresta nord. Ma quel giorno cadde una pioggia dirotta, e dovemmo tornare sui nostri passi senza aver nulla concluso. L'Augusta Alpinista promise però alle guide che sarebbe presto tornata in Valtornenza.

SUL GHIACCIAIO DI BALANSELMO. NELLO SFONDO, LA PUNTA CIAN (M. 3321); SULLA SINISTRA SI PROFILA LA CRESTA REY.

SULL'ALTO GHIACCIAIO DI BALANSELMO. NELLO SFONDO, IL BREITHORN (PUNTA CIAN).

Senonché, dopo la Croux e il Colle Chasseurs la salita del Tournalin, anche per la cresta nord, non presentava più il primitivo interesse alpinistico. Si scelse, perciò, la Punta Cian e la sua magnifica cresta Rey, estremo bastione del grandioso gruppo delle Grandes Murailles.

Alle ore 7 del 9 settembre l'A. Reale scendeva, infatti, poco prima di Valtornenza, dalla macchina che l'aveva condotta da Aosta.

Dopo che le guide e i portatori si sono divise le provviste, la comitiva si avvia subito verso il villaggio di Barmasse, per salire fino a Promoron (ore 8), da cui si diparte il secondo tratto del piano inclinato Maen-Cignana. Si percorre così tutta la ridente costa che domina la valle del Marmore. Occorrono 15 minuti di piano inclinato per toccare la centrale, e alcuni altri di *décauville* per raggiungere la grandiosa diga che sbarra il lato meridionale del lago di Cignana. Pare impossibile, per chi viene dal basso, che la montagna possa riservargli un angolo così pittoresco e poetico. Un bellissimo sentiero costeggia il lago per quasi tutta la sua lunghezza, poi si eleva, attraverso ridenti pascoli, fin dove il lago appare dall'alto in tutta la sua pittoresca grandiosità. Una visione non facile a dimenticare.

Di qui si comincia a vedere la Punta Cian, ardua ed aguzza: un vero Cervino in miniatura.

Dopo avere attraversato, in direzione della Punta Cian, alcuni pendii erbosi, arriviamo alla morena e arranchiamo fra i roccioni instabili che ancora ci separano dal ghiacciaio. Lo raggiungiamo e ci mettiamo a percorrerlo per lungo tratto al centro, finché ci innalziamo verso sinistra, in direzione del Colle di Fort (m. 2906), che mette in comunicazione gli alpeggi di Torgnone col bacino di Cignana.

Sono le 12 quando raggiungiamo il colle, da cui si apre uno straordinario panorama sulla Valle d'Aosta, mezzo sommersa in un mare di nebbia. Ma ora bisogna formare le cordate, poiché comincia l'arrampicata.

L'Augusta Principessa precede, con Luigi Carrel e Giulio Bich. Maquignaz ed io ora precediamo, ora seguiamo, mentre Pio Perruquet avanza in compagnia del suo enorme sacco.

Si hanno da superare alcuni bei passaggi all'attacco; poi le difficoltà diminuiscono per tutto il lungo tratto di cresta pianeggiante, da cui si diparte lo sbalzo estremo della cresta Rey.

Qui l'arrampicata si fa quanto mai aerea e attraente. La roccia è saldissima e calda. In breve si arriva, con una superba arrampicata di oltre cento metri, sulla torre che costituisce l'« anticima » della Cian. La cresta sale ripidissima, alternando tratti a picco con altri meno esposti, che si devono però sempre superare con impegno ed in arrampicata. L'A. Reale ha ormai acquistato quel mordente e quella continuità di arrampicata che sono assolutamente necessari

SULLA CRESTA REY. NELLO SFONDO, IL MONTE CERVINO (PUNTA CIAN).

per grandi salite e quindi tipiche disposizioni del vero alpinista.

Le placche Rey sono un vero collaudo per l'alpinista: non per nulla le guide di Valtornenza fanno fare questa salita ai loro clienti come preparazione a quella del Cervino.

La Principessa ha salito le placche Rey con inimitabile slancio: «tutto d'un fiato», come si dice. La scalata del torrione che adduce alla vetta ci riserva il piacere di un'altra bellissima arrampicata.

Qui alcuni passaggi impegnano a fondo, lasciando nel cuore di chi vi si cimenta la gioia propria di colui che ha superato un duro ostacolo. Quando si è bene allenati si prova una profonda soddisfazione sentendo braccia, gambe e muscoli obbedire facilmente alla volontà, e si è quasi meravigliati che il corpo, troppe volte giudicato fiacco e abbandonato a se stesso, risponda ora così facilmente agli impulsi e sostenga energicamente sforzi di cui lo credevamo incapace. Tra i piaceri che procura l'alpinismo, questo non è dei minori.

Alle 15,15 siamo sull'ultimo duro passo, e pochi minuti dopo tocchiamo la vetta. Fantastica è la vista che si gode da questo estremo scoglio delle Grandes Murailles: il Cervino è lì, a due passi, nitido come raramente capita di vederlo. Si è spesso detto che le montagne incantano, che esercitano un fascino su chi le contempla: ora il Cervino è tra le montagne quella che più imperiosamente fa sentire il suo misterioso richiamo.

A dire il vero, l'A. Reale si era sempre proposta, fin dall'inizio delle Sue prove alpinistiche, di scalare il Cervino; ma era così profondo il Suo rispetto per quella montagna, che il proponimento, per quanto seriamente nu-

SULLA CRESTA REY. L'A. REALE FRA LE GUIDE CARREL E BICH (PUNTA CIAN).

trito, Le rimaneva nella mente come qualche cosa ancora di là da venire. Occorreva che un severo contatto con la montagna facesse dileguare i fantasmi della soggezione e chiarisse la realtà di ciò che era un vago desiderio.

L'ascensione della Cian operò questa messa a fuoco di aspirazioni e di intenti: il disegno era ormai avviato sul terreno dell'attuazione.

Ma ora bisognava riporre nel sacco le provviste, interrompere i pensieri e ripartire.

Iniziamo, alle 15,40, la discesa sul Colle di Cian (3180 m.). Le placche e i camini, che si susseguono su questo bellissimo fianco est della montagna, rendono il cammino oltremodo affascinante. Alle 16,30 tocchiamo in traversata la massima depressione del colle, ove ha inizio il canalone, che ci conduce di nuovo, in ripida discesa, sul ghiacciaio di Balanselmo. Veloci scivolate ci fanno guadagnar tempo, ed in breve ricalchiamo le nostre orme del mattino.

Per evitare il fastidio della morena pieghiamo a destra, ove ripidi pendii erbosi e sparsi di stelle alpine ci portano sulle rive del lago Cignana (ore 17,30).

Riprendiamo poco dopo il *décauville*, indi il piano inclinato, che ci conduce in basso fino a Maen. L' A. Reale saluta le guide e riparte subito per il Castello di Sarre.

Per la prima volta la Cian (come anche, probabilmente, la Croux) è così scalata di slancio, con ritorno ad Aosta in giornata. Gli alpinisti che fanno questa ascensione pernottano abitualmente a Cignana. L' A. Reale può, dunque, compiacersi di questi Suoi bellissimi, autentici primati.

Monte Cervino (m. 4482).

Dopo le riuscite imprese della Croux, del Frêney e della Cian, non si esitò più a mettere in programma il Cervino. Per approfittare del tempo, che continuava ad essere propizio e lasciava in ottime condizioni la montagna, si evitò ogni indugio. Dopo un solo giorno di riposo, l' A. Reale, alle 7,30 dell'11 settembre, giungeva al Breuil dal Castello di Sarre. Tutto era stato rapidamente predisposto. L'esito dipendeva soltanto dal tempo. Senonché, fin dal giorno precedente qualche nuvola era apparsa all'orizzonte verso Sud, ed altre ancora si erano affacciate da Est con aspetto di mezza minaccia. Ma il perdurare del sereno a Nord faceva bene sperare.

Lasciamo ora Plan Maison.

Percorriamo con bella andatura il sentiero che, attraverso pascoli e morene, allaccia la stazione di arrivo della funivia al rifugio Duca degli Abruzzi allo Riondé (m. 2755).

Frattanto – ahimé! – il cielo s'imbronciava sempre più. Per non tormentarsi l'anima bisognava esser filosofi. Ne dava un autorevole esem-

SALENDO ALLA CAPANNA DEL CERVINO. NELLO SFONDO, LE « GRANDES MURAILLES ».

pio la Principessa medesima, la quale, molto saggiamente, osservava che « era inutile soffrire per il tempo, dal momento che ancora tutto poteva andare per il meglio ».

Così, un passo dopo l'altro, partiti dallo Riondé alle ore 10,30, salivamo oltre la Croce Carrel, su per il Grand Escalier, superando i nevai, le pietraie ed i gradini che conducono fin sotto la Testa del Leone.

Accompagnano l'A. Reale le stesse guide e portatori della Cian. Sono con noi anche le guide Pietro Maquignaz e Luigi Pession. Tutti per l'occasione, e in obbedienza anche a precisi ordini impartiti per tempo da Luigi Carrel, capo della spedizione, avevano tirato fuori i loro indumenti più belli, non escluso l'enorme cappello con penna, che fa parte della loro divisa.

I portatori fanno onore alla loro firma: Gabriele Maquignaz, che dovrà fungere anche da cuoco, non ha fatto economia di legna, e Perruquet, addetto alla pulizia, ha legato sul sacco una enorme scopa.

Alle 12,30, all'altezza del Colle del Leone, facciamo sosta per la colazione. Poiché il vento comincia intanto a soffiare, Carrel si fa consegnare i grandi cappelli delle guide, che vengono accuratamente nascosti sotto una balma. Ognuno tira fuori un suo berretto da fatica; chi un basco, chi un cappuccio, chi un copricapo stranissimo. Bisogna però aver molta fede per credere che il tempo non ci tradirà.

Ci rimettiamo in cammino attraversando i ripidi canali ghiacciati e le rocce che adducono al Colle del Leone (metri 3581), fino a toccare, alle ore 13,20, l'autentica roccia del Cervino. Dal colle sale la tormenta, come il fumo da una fornace. Più oltre, si schiude ai nostri occhi, con i suoi ghiacci tremendi, l'immenso e spaventoso paesaggio del Tiefenmatten.

Il cielo, sereno sulla Svizzera, alimenta ancora qualche nostra illusione; ma la vetta del Cervino sopra il Tyndall è già tutta avvolta nelle nuvole del Sud.

Ci innalziamo progressivamente fino alle placche Seiler. Eccoci alla « cheminée »: l'A. Reale la supera molto agilmente, anche perché preferisce servirsi degli ottimi appigli, piuttosto che della corda fissa. La Principessa ha superato il passo con un'arrampicata continua ed eguale, ed è così arrivata sopra il camino, senza accusare quella stanchezza inevitabile a chi non sa andare in roccia.

Ci troviamo ora nuovamente in cresta.

Si è alzato un vento violentissimo; ma poco dopo, alle 14,20, siamo al rifugio Luigi Amedeo (m. 3835), dove passeremo la notte.

Vi troviamo molte guide ed alpinisti. Alcune cordate hanno tentato il Cervino e tutti sono

stati respinti dal vento e dal maltempo. I più audaci sono giunti fino alla scala Jordan,

Il vento si ostina nella sua rabbiosa violenza. È un vento continuo, come la corrente di un fiume; un vento che non ha nulla da vedere col vento... comune. Per farsene un'idea bisogna pensare più ad un continuo flusso di energia, che ad un soffio d'aria. È davvero snervante, perché, mentre, in generale, si concepisce il vento come una serie di soffi e si attende che un soffio finisca perché un altro cominci, lassù, quella sera, l'attesa era assolutamente inutile: la prima ondata durava da ore.

Eppure si finì per dormire, sebbene si avesse l'impressione di trovarsi sotto una rete di fili elettrici ad alta tensione.

Alle sei del mattino seguente qualche volonteroso si spinge fuori a esplorare il tempo. Poiché è tutto coperto, non c'è altro da fare che dormire ancora. Ma, poco a poco, qualche squarcio si apre verso il Monte Rosa.

Tutti ci alziamo. Altri squarci di sereno appaiono ancora tra le folate di nebbia, dalla parte svizzera e verso Ovest.

Oggi, 12 settembre, ricorre il SS. Nome di Maria: facciamo gli auguri all'A. Reale, affinché il Suo onomastico sia coronato di vittoria.

L'Augusta Alpinista, che ha dormito sul duro giaciglio del rifugio, è nel pieno possesso delle Sue energie fisiche ed animata dalla più ferma volontà di tentare la prova.

Giulio Bich, che era sempre stato sicuro, assolutamente sicuro, che il tempo si sarebbe ristabilito, comincia a darsi arie di ottimo pronosticatore, tanto più che anche il vento diminuisce sensibilmente di violenza. Attendiamo fino alle 8,30, curando anche al millesimo i preparativi.

Ora conviene partire, perché, dopo i primi erti salti di roccia sopra la capanna, la via è tutta al riparo dal vento fin oltre la Gran Corda, ed è bene, quindi, guadagnar tempo e terreno.

Uscire dal tepore della capanna all'aria fredda che ti penetra da tutte le parti nelle ossa non è cosa tanto piacevole, e la prima reazione costa qualche sforzo. Poi ci si abitua e ci si scalda, tanto più che le prime corde richiedono un serio impegno. Dopo di che siamo definitivamente al riparo dal vento.

Eccoci ora nel freddo « Vallon des glaçons ». Bisogna procedere con cautela, poiché la tormenta ha coperto le rocce di un leggerissimo, ma infido strato di gelo, che scomparirà soltanto al primo sole.

Procediamo ora in traversata fino ai piedi della Gran Corda, superando l'aereo « mauvais pas » e il vertiginoso pendìo ghiacciato del « lenzuolo ».

Guardando in alto, sulla cresta, si vede un gran turbinare di vento e di nebbia. Alcuni ghiaccioli scendono giù tintinnando fino a noi. Ma il sole comincia a scaldare e a darci coraggio.

Attacchiamo così la Gran Corda, che ci aiuta a superare lo sbalzo verso la cresta.

LA CORDATA ARRIVA AL COLLE DEL LEONE (METRI 3586). L'A. R. È IN BASSO. (MONTE CERVINO).

VERSO LE PLACCHE SELLER. NELLO SFONDO, LA DENT D'HÉRENS (MONTE CERVINO).

Qui è proprio il caso di coprirsi bene le orecchie e di imbacuccarsi a dovere, ché il vento entra dappertutto. In attesa che esso si calmi, sostiamo un momento, poi ripartiamo, adottando d'ora in poi una tattica molto vantaggiosa, consistente nel percorrere la cresta a forte andatura, resistendo fin che si può al freddo, per volgerci poi, quando proprio non se ne può più e ci sentiamo intirizziti, sul versante italiano e riscaldarci un poco al sole e al riparo dal vento.

Con successivi sbalzi, fatti d'un fiato, e con lunghe arrampicate in una tirata sola, alle ore 11 arriviamo così al Picco Tyndall (m. 4245). Per fare il Cervino in queste condizioni bisogna essere qualche cosa di più che mediocri alpinisti; bisogna avere buone risorse fisiche e una volontà di tempra non comune.

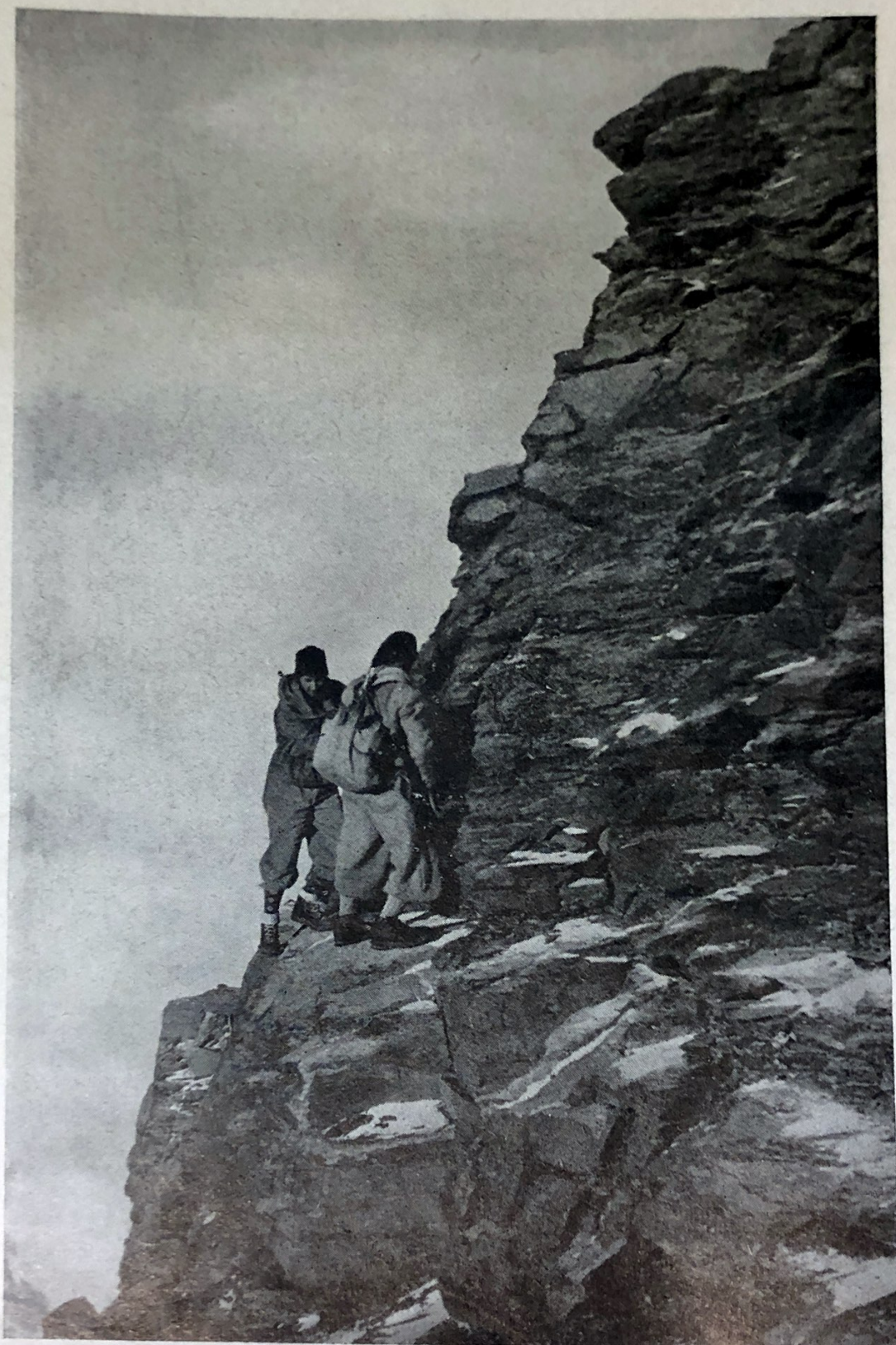
Torna veramente ad onore dell'A. Reale aver superato così bene questo tratto di cresta fra la Gran Corda e il Picco Tyndall. Scalato in queste condizioni, quella del Cervino è ancora veramente una grande ascensione.

Sul Picco Tyndall sostiamo a lungo, dietro a una accogliente cornice di neve, per attendere che il sole « bruci », come si dice, le nebbie che ancora giostrano attorno al Cervino e perché il vento continui, come speriamo, a calmarsi.

Verso mezzogiorno tutto sembra finalmente volgere in nostro favore. Le nebbie scompaiono e il vento soffia solo come per fare atto di presenza. Anche il Breuil si libera dalle nuvole che, ora, si affollano intorno alle Grandes Murailles, alla Dent d'Hérens e verso la Svizzera.

Ecco, dunque, il momento buono per attraversare la lunga ed aerea cresta del Tyndall, superare l'« enjambée », attaccare la testa del Cervino e raggiungere, oltre il Colle Félicité, il muro terminale, da cui pendono le corde e la scala Jordan.

Tutti noi eravamo sicuri che l' A. Reale avrebbe superato anche quel duro passo; non di meno fummo veramente meravigliati vedendo con quale slancio si cimentò in quella salita.

Bisogna avere una bella riserva di energia per

SUPERANDO IL « MAUVAIS PAS » (MONTE CERVINO).

SOSTA, PRIMA DI ATTACCARE LA GRAN CORDA (MONTE CERVINO).

fare il tratto Colle Félicité-vetta del Cervino quasi d'un fiato, con una sola fermata di alcuni minuti ai piedi della scala; fermata, del resto, necessaria per attendere che la guida di testa sia giunta al sicuro!

C'era in noi, oltre che una grande gioia per l'impresa che ormai volgeva felicemente a termine, un senso di profonda ammirazione per la nostra valorosa Principessa.

Ed eccoci ora all'ultima corda, agli ultimi sbalzi che conducono alla vetta; ecco Carrel che lascia il passo all' A. Reale.

La vetta è raggiunta. Siamo intorno alla Croce.

Soltanto nei romanzi si leggono le descrizioni di gioia pazzesca e di urla attribuite agli alpinisti quando raggiungono la vetta di una montagna. In realtà, le cose avvengono assai più naturalmente. Le grandi gioie, come le grandi soddisfazioni, sono mute: abitano nel profondo del cuore e lasciano i volti quasi impassibili.

Ora l'A. Reale Principessa di Piemonte era veramente la Regina delle Sue montagne, austeramente regale su quello scoglio, che è il più bel trono del mondo.

Carrel attacca alla piccozza un gran fazzolettone e lo agita a fil di cielo, perché si sappia in basso che tutto è andato bene.

Si fanno alcune fotografie, poi si comincia a pensare al ritorno.

Alle 14,10 ogni cosa è riposta nei sacchi.

La discesa è meno faticosa e assai veloce.

La conca del Breuil si va nuovamente rannuvolando: sembra che l'incanto del bel tempo, durato poche ore, si dilegui nuovamente.

Quando rimettiamo piede sul Picco Tyndall

anche la vetta del Cervino si copre completamente, sul versante italiano, di un magnifico pennacchio bianco. Il vento non ha più la violenza di stamane, e giù, sotto la Gran Corda, possiamo toglierci la giacca impermeabile e tutto ciò di cui ci siamo imbacuccati.

Alle 17 siamo di ritorno alla capanna, dove l'Augusta Alpinista descrive l'ascensione sul registro. Alle 18,30 ripassiamo il Colle del Leone, per discendere di nuovo i nevai, i gradini e le pietraie che ci separano dallo Riondé.

Nuvole infocate si avventano ancora sulla vetta del Cervino, che all'imbrunire si veste dei più fantasmagorici colori.

Nel rifugio Duca degli Abruzzi allo Riondé, dove arriviamo alle 20,30, la Principessa compila ancora i libretti delle guide, testimoniando la Sua stima per quella gente semplice e schietta.

Alle 21 si riprende il sentiero per Plan Maison. Bisogna accendere le lanterne e si cammina come i viandanti notturni. Un vento freddissimo vien giù dal Colle del Teodulo. Le passerelle dei torrenti sono coperte di ghiaccio, e bisogna andar cauti per evitare qualche sgradevole tuffo.

Alle 22,40 si giunge alla stazione della funivia, dove l'Altezza Reale sale sulla macchina, che, a sera avanzata, la condurrà al Castello di Sarre.

Così, con la Sua più ardita ascensione, l'Altezza Reale Principessa di Piemonte, nel giorno del Suo onomastico, concludeva la brillante campagna alpinistica 1941.

A. DEFFEYES

(Fot. dell'A.)

L'A. R. PRESSO LA CROCE DELLA VETTA DEL CERVINO (M. 4482).

(Fot. Stortoni)

LA NOTTE, PIENA DEL MISTERO LEOPARDIANO.

RECANATI

Gli Italiani che conoscono, ammirano e amano con un senso di accorata fraternità Giacomo Leopardi, si tramandano di generazione in generazione quel suo grido disperato contro la sua piccola patria, che non è in realtà né odio né disprezzo, ma (come verso tanti altri beni della vita, per lui) uno spasimante anelito d'amore che non trova comprensione e ricambio: *Né mi diceva il cor che l'età verde – Sarei dannato a consumare in questo – Natìo borgo selvaggio, intra una gente – Zotica vil...*; e come il Monte Tabor, lassù, non si chiama ormai più da nessuno che « il colle dell'Infinito », così Recanati non si chiama ormai più in tutta l'Italia che « il natìo borgo selvaggio ».

E chi lo risenta vivere nel verso aspro d'ira e martellato di singhiozzi, e non l'abbia mai veduto, s'aspetta, andandovi, di trovarsi in un qualche poco più che villaggio, rimbucato tra forre e appicchi, ai piedi di qualche scoscendimento roccioso, nell'ombra di montagne imminenti; e stupisce, via via che sale dalla marina adriatica alla piccola città che sagoma l'altura contro il più limpido cielo, e poi s'affaccia, tutta dorata e sorridente – se è un mattino sereno – verso il più stupendo cerchio d'orizzonte che si possa sognare per un'ora di contemplazione e quasi di rapimento.

Le Marche sono una delle più belle regioni d'Italia.

Tra il mare che si stende alla vista così libero da ingombri di promontori e di rocciaie in un arco immenso, confondendosi laggiù con il cielo in una sensazione di spazio infinito, – e i monti, dai Sibillini al Gran Sasso alla Majella, che vanno sfumando in un accavallamento d'onde sempre più celesti ed etèree, lontanissimi eppure distinti e chiari con le loro fisionomie dai profili noti e perciò più amati – si apre un paesaggio di colline dolci, che digradano per curvi declivi in tutti i sensi, finché nella piana si distendono fra luccichio di fiumi e macchie d'oro di cascinali; e dovunque, tutta la terra, palmo per palmo, è coltivata con una cura tra materna e religiosa, in una disposizione geometrica da tavola

MEMORIE DEL POETA: LA TORRE DEL BORGO.

(*Fot. Stortoni*)

di scacchi, dei campi, dei vigneti, delle macchie boschive, dei filari e dei viali d'alberi, che par di rivivere la gioia della pittura minuziosa, attenta e vibrante con cui i nostri Quattrocentisti nel loro realismo, affinato da un senso nostalgico di poesia, cantavano le campagne in prospettive sapienti e amorose.

E dovunque le alture reggono la loro piccola città; e ogni città ha il suo balcone ardito e assolato, e spazia serena e gode, come la sposa che apre all'alba le imposte alla luce e alla vita, mentre nella carne e negli occhi le fluttua ancora il tepore del sogno.

Il più bello forse di questi balconi l'ha Recanati: un balcone circolare, una specie di terrazzo di guardia d'una fortezza che deve vigilare a

RECANATI TRA CIELI DA POEMA E UNA TERRA DA PARADISO TERRESTRE.

(*Fot. Pasinetti*)

ATRII DI PALAZZI SIGNORILI, DA CUI SI SCORGE – VERDE E TRASPARENTE – L'ADRIATICO.

(Fot. Pasinetti)

tutti i punti cardinali il territorio ch'è affidato alla sua difesa: una strada che ai tempi del poeta era poco più d'un sentiero, e adesso è una bella carrozzabile asfaltata, – e gira tutto intorno alla città, anguilleggiando un po' capricciosa, sollevandosi e abbassandosi col movimento dei livelli in un moto dolcissimo, – irraggiando la vista e l'anima di chi la percorre, da panorama a panorama, in una specie di canzone che soltanto gli occhi e il cuore percepiscono, nel silenzio dell'immensità.

Né «borgo», né «selvaggio»: la città è tutta aerea, spazzata, ripulita, levigata dal vento, con le sue strade in curva o diritte, che ne allineano o aggruppano le case in bei motivi architettonici, con i palazzi signorili d'ogni nostro buon secolo,

MEMORIE DEL POETA: LA PIAZZETTA DEL «SABATO DEL VILLAGGIO».

(Arch. Fot. C.T.I.)

BALCONI CHE RESPIRANO LA VASTITÀ: LA VALLE DEL POTENZA: POTENZA PICENA ALL'ORIZZONTE.

(Fot. Stortoni)

tutti ispirati a una moderatezza di moli e a una grazia pacata di linee, fatta di aristocratica armonia, in ogni giuoco simmetrico di finestre e portali all'esterno, e di cortili a colonne e a pilastri all'interno, tanto ben misurati, da parere espressione d'un ritmo chiuso, – con i suoi giardini e orti sull'orlo delle valli, – con nel cuore il suo magnifico palazzo civico che è, tra i moderni, uno dei più belli e vasti d'Italia, e quella torre gagliarda e semplice, che domina la piazza e la città in un maschio, profondo e prepotente grido d'orgoglio.

E già percorrendola, in quel senso di antico e austero e severo che ci danno altrove le città etrusche erte sui loro culmini, si è stupiti a un tratto, qua, là, laggiù, un po' dappertutto (allo

RECANATI SAGOMA IL CRINALE CONTRO AMPII CIELI.

(Fot. Pasinetti)

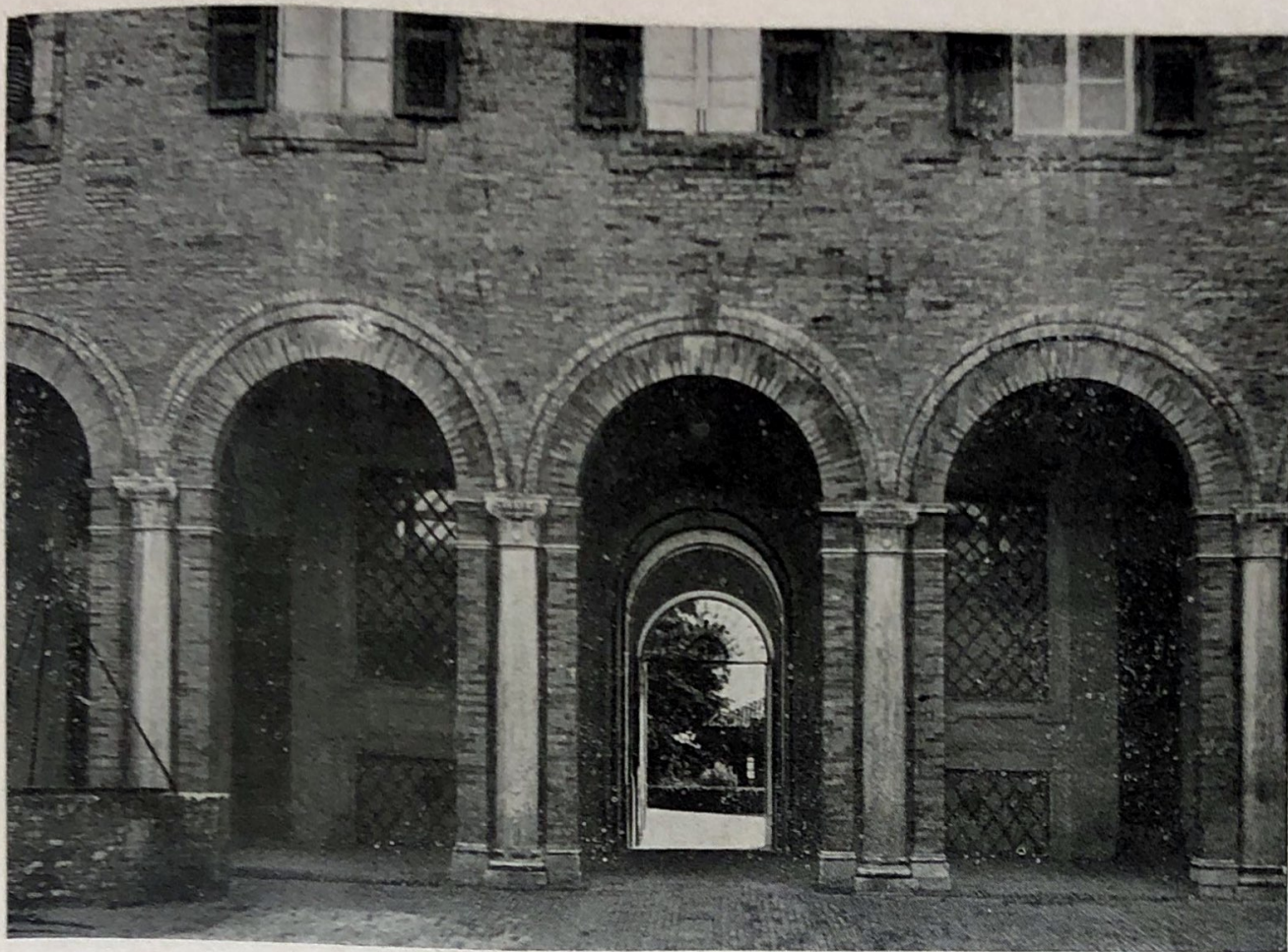
(Fot. Stortoni)

MEMORIE DEL POETA: LA TORRE DEL PASSERO SOLITARIO.

sbocco d'una strada, al vaneggiare d'un porticato, allo svoltare d'una facciata), da un senso di verdore che sfuma in celeste, di lontananza, di vastità, come se da un momento all'altro si dovesse sporgersi sulla marina, e respirare il vento salmastro.

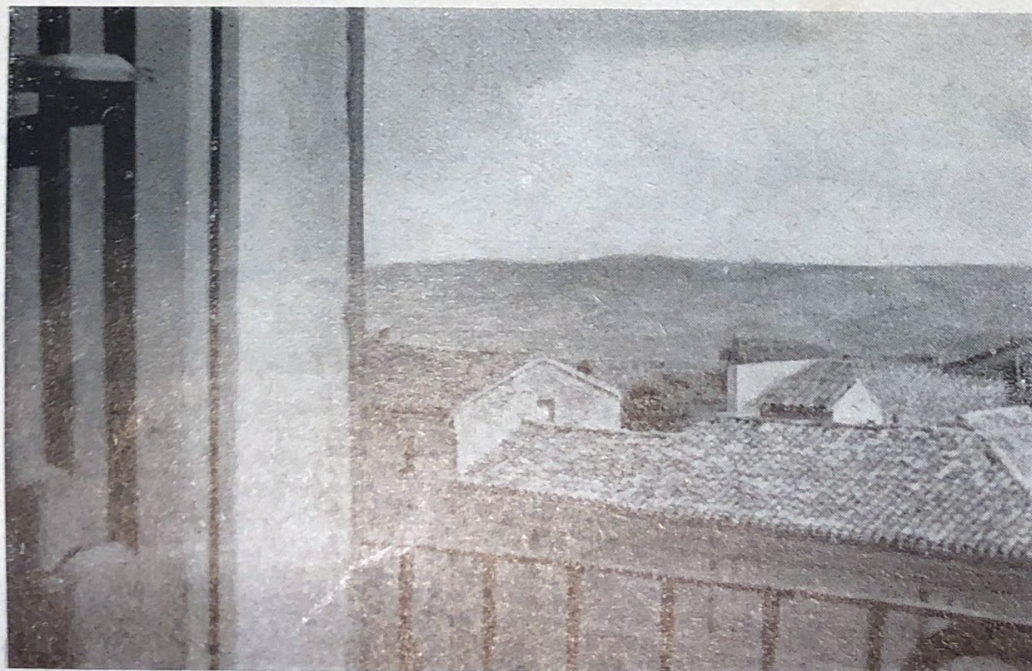
Ma quando si esce all'aperto, da un punto qualsiasi, e ci si abbandona alle ali dell'anima, nel volo piano, per quegli spazi incantati, o quando, più risoluti, si bussa alla porta della torre e si sale, insistenti, fino alla cella delle campane, e più su ancora fino al terrazzo merlato, e si può volgere lo sguardo intorno, nella pienezza perfettamente circolare della visione, allora il cuore batte violento in una delle più commoventi sensazioni della bellezza carnale dell'Italia: voluttà

SAGOME DI CAMPANILI CONTRO GLI IMMENSI ORIZZONTI.

(Fot. Pasinetti)

BEI PALAZZI SOBRII E ARMONIOSI: IL PALLAVICINI. *(Fot. Stortoni)*

d'amarla, questa terra unica al mondo, gioia mistica d'esserle figli.

Il tuffo più fondo al sangue vien dalla marina: d'oltre la sagomatura dei palazzi prossimi e delle chiese, il declivio tutto ridente di case coloniche, di bovi all'aratura, di piccoli greggi con i loro cani di guardia, discende con lento moto ondoso, giù per le due valli che si vengono incontro, anelando alla riva: la valle del Musone, e la valle del Potenza. Loreto è nel mezzo, e le benedice col suo sogno religioso e la luce delle sue bellezze d'arte (o casa della Madonna, che sai le peregrinazioni per le vie dei cieli; o Luca Signorelli, così giovane e temerario con la tua musica di gagliarde linee e colori): le colline che via via si abbassano a pianeggiare verso la costa, si or-

DOVE IL POETA S'AFFACCIAVA: «E QUINCI IL MONTE».

(Fot. Pasinetti)

(*Fot. Stortoni*)

INTIMI E SOGNANTI GIARDINI PUBBLICI: IL PALLAVICINI.

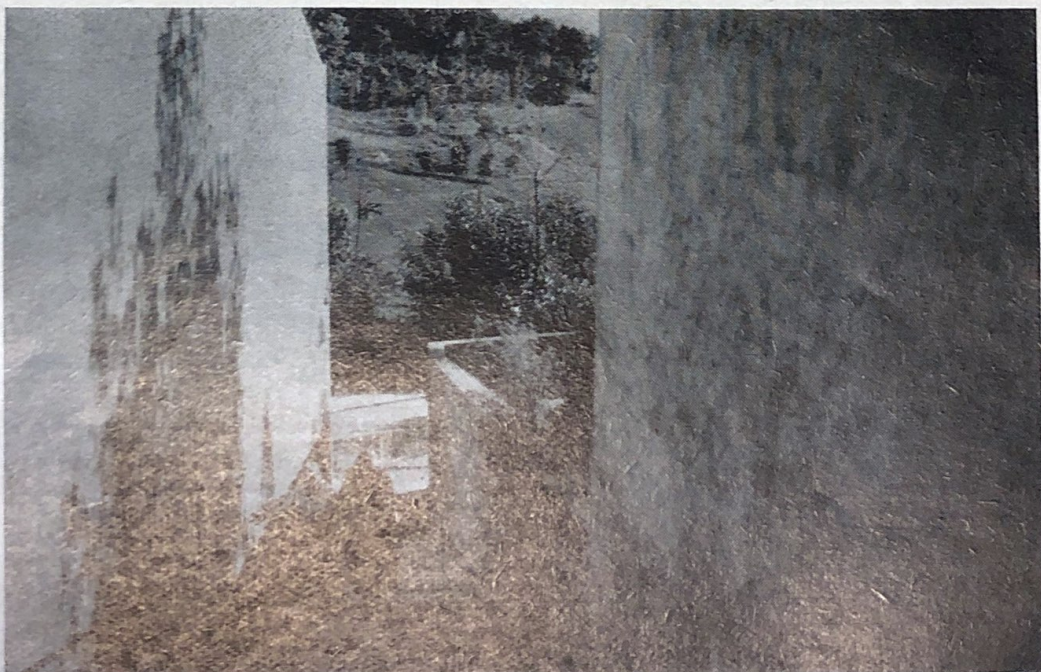
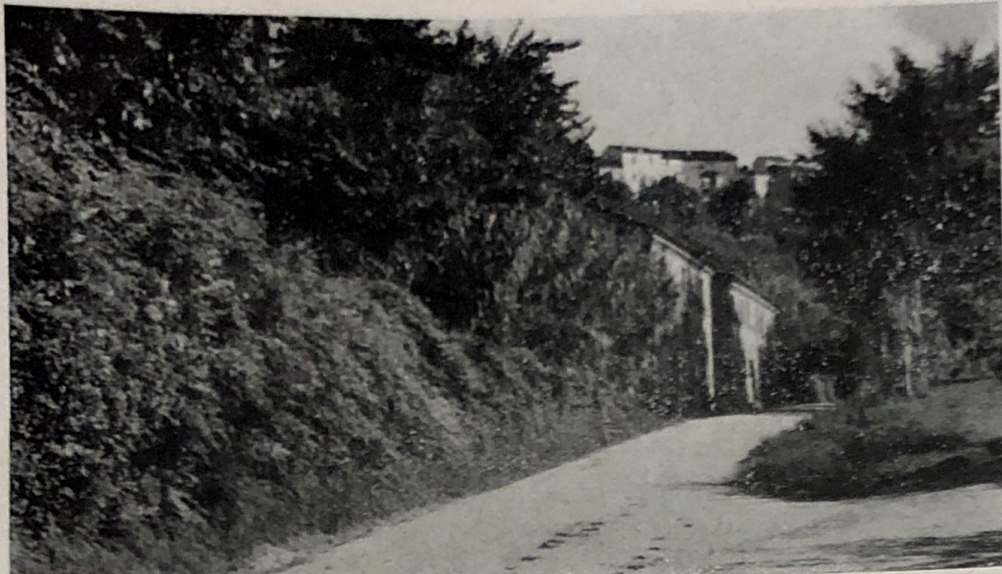
nano di paesi: Montelupone, Potenza Picena, alla destra; ma a sinistra, l'unico promontorio sull'Adriatico quassù, poderoso come un baluardo, il Monte Cònero, sollevando il grande dorso scabro, dietro cui si nasconde Ancona, precipita sul mare a un tratto, e anche da questo balzo, con la sua macchia di frana bianca, ci segna Sirolo e Numana, i due borghi a picco sul mare verde e trasparente, come brani di Liguria verso Portofino e le Cinque Terre, o di Capri nella costa più diruta; e se il mattino è molto chiaro e nitido, dopo la tramontana che ha incristallito i cieli, l'occhio ansioso, veleggiando ostinato il mare, scopre lontano lontano, indefinibili eppure riconoscibilissimi, come una dolce Morgana, i profili della Dalmazia.

AI PIEDI DELL'«ERMO COLLE»: È PROPRIO L'INFINITO.

(*Fot. Pasinetti*)

ANGOLI APRICHI, DA CUI L'ANIMA BALZA LONTANO. *Fot. Stortoni)*

Ci si volge, allora, strappandoci dall'incanto, sull'erto spalto della torre, e di tra merlo e merlo dentato, si cerca ancora, distraendoci pian piano dal mare: Macerata è quella laggiù, che alita come un fiato d'oro sulla sua lunga collina? E più là, Montefano? e Filottrano? Di là comincia l'inseguimento d'onde delle alture, che vanno, in una successione esaltata che ci disorienta, e a cui bisogna abbandonarsi senza più chiedere, fino a quei monti che reggono potenti la cupola azzurra dei cieli: eccolo là, se è una sera, e il tramonto dà trasparenze all'aria, oltre la selvetta di pini della villa Coloredo, lontano lontano (possibile proprio che sia lui?) il Gran Sasso; e poco più là, la Majella... Un senso di favola, di sogno: comunque di irrealtà.

IMPROVVISE PROFONDITÀ VERDI: VERSO S. LEOPARDO.

(Fot. Pasinetti

LE STRADE PIENE DI VERDE E DI SOAVITÀ CHE SALGONO A RECANATI.

(Fot. Pasinetti)

LA BELLA TERRA MARCHIGIANA, AMPIA, FECONDA, LUMINOSA...

(Fot. Pasinetti)

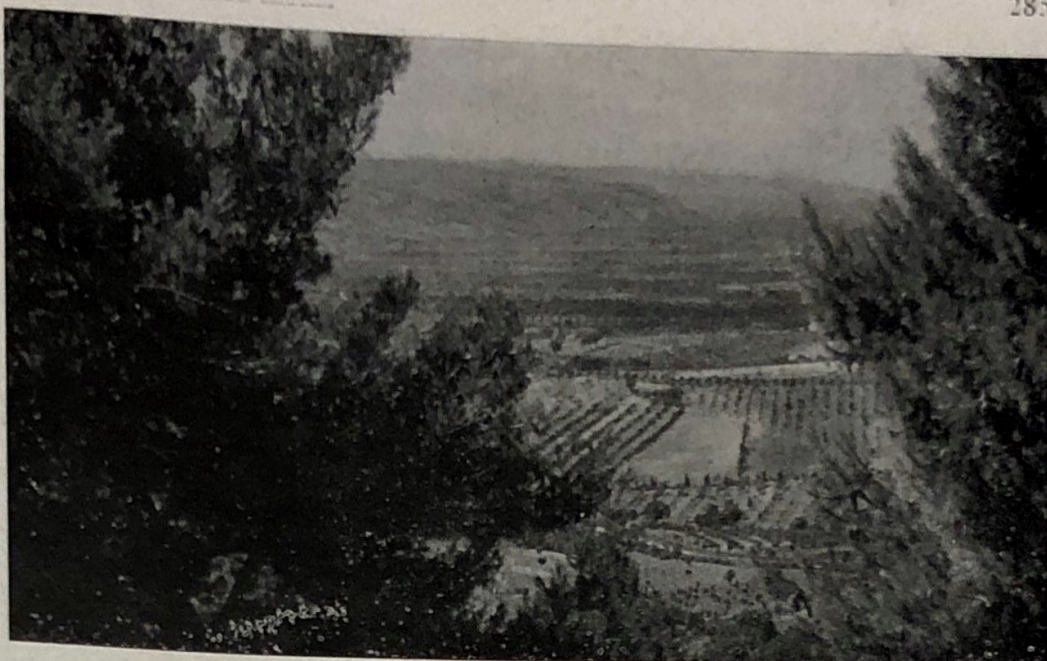
Allora la poesia leopardiana rivive in noi e prende un tono improvvisamente nuovo: un aggettivo batte nel nostro spirito con un volo insistente e morbido, che genera una luminosità, un senso di spazioso, d'aereo: *ermo, ermo. Sempre caro mi fu quest'ermo colle...*

Ecco: il « natìo borgo selvaggio » è svanito del tutto; la pena umana, l'irritazione nell'attrito quotidiano, il disagio e il disdegno della misconoscenza, si sono placati... Il poeta è uscito dal suo palazzo: era disceso in giardino; ha dilungato non visto fino al cancello, ha attraversato il chiassuolo dove le povere fanciulle filatrici cantano ai telai (è ancora la voce di Nerina, forse?) è sgusciato tra due facciatine basse dalle persiane chiuse, è sboccato su un sentiero: una siepe l'ha condotto: è giunto al ventame dell'altura; ma il vento oggi non c'è: egli si siede; la siepe gli nasconde il declivio con tutte le cose vicine; lo sguardo gli spazia sulla piana laggiù, vagamente verde, sul promontorio del Cònero, che i suoi occhi stanchi appena distinguono, sul tremolìo della marina che appena intravvede, e quasi soltanto immagina; e poi? e di là? *interminati spazii*... È l'infinito...

Ma che tacita tranquillità! (*...e sovrumani silenzii, e profondissima quiete...*). Il vento s'è un po' ridesto; anzi non è nemmeno vento: è una leggera bava che àlita dal mare, dalla piana, che porta l'indistinto odore delle alghe e delle piante: la siepe d'arbusti trema un poco, un poco frùscia; e... *io quello – Infinito silenzio a questa voce – Vo comparando*... Ed ecco l'eterno.

L'infinito... l'eterno... l'anima ondeggia, aereo pèndolo su queste due immensità, si disàncora, s'abbandona, volteggia cadendo sui due abissi celesti, si disperde, in una voluttà in cui finalmente è assorbito ogni tormento, ogni passione dilegua, e persino sfuma il senso della vita:... *E naufragar m'è dolce in questo mare.*

Ma le notti sono ancora più tentatrici.

DAL COLLE DELL'INFINITO: IL BALZO PER IL «DOLCE NAUFRAGIO».

(Fot. Pasinetti)

E QUANDO SI DISCENDE, PER RITROVARE IL MARE: IL SALUTO DELLA TERRA.

(Fot. Pasinetti)

Non si capisce Giacomo Leopardi, se non si viene quassù; non si viene quassù senza accorgersi che Recanati è penetrato in tutta la poesia del Leopardi, le ha dato non soltanto i precisi luoghi di certe scene della vita, e di certi suoi passaggi tra gli uomini col rimpianto ed i crucci, non soltanto le più generiche e intense sensazioni (*le vie dorate e gli orti*); ma ha penetrato tutta la sua lirica, con la vastità dei suoi orizzonti, col senso di solitudine, di altezza, di purezza della sua posizione sul crinale (*ove non altro – Che lieti colli e spaziosi campi – M'apri alla vista...*).

Sì: il pensiero dominante, che spazia via come arida tempesta tutti gli altri pensieri e affetti e le sensazioni e le aspirazioni è la torre, la poderosa torre quadrata che si radica tirannica nel cuore della città, come il pensiero d'amore nel centro della mente (*Siccome torre... – Tu stai solo, gigante, in mezzo a lei*); ma la luna, la luna che mette in così gran parte della sua poesia tanta malinconica dolcezza, tanta spettrale rigidità di cristalli, tanto senso di mistero e di nostalgia, è questa luna che dall'«ermo colle» si vede pendere solitaria nella pienezza dei cieli, là sulla selvetta dei Coloredo (*E tu pendevi allor su quella selva – Siccome or fai, che tutta la rischiari*); e illumina del suo tremito d'argento il mare lontano: è la luna anche del «Canto d'un pastore errante nell'Asia». Quella lontananza piena d'anelito, quel mar morto di dune remote, quella infinità di spazio per l'astro che va, mira, sorride arcano e tace (*Sorgi la sera e vai – Contemplando i deserti...*) il poeta li ha visti, li ha vissuti qui: qui li ritroviamo; li riviviamo con lui, ci facciamo con lui anima unica, piena d'ansia, desiderosa di sconfinamenti, sconfortata da questo lento declinare del Tutto verso mète indefinibili, sperduta nell'immenso mare dell'essere, cullata dal ritmo presentito dell'eternità.

ETTORE COZZANI

GLI ALBANESI E L'ALBANIA

VENDITORE AL MERCATO DI TIRANA, NEL SUO CARATTERISTICO COSTUME. (*Fot. Milone*)

Stavolta, se Dio vuole, non verrà nessuno da oltre oceano a dettar legge nelle faccende nostre, senza conoscerle; e a dare assetto politico all'Europa penseremo noialtri Europei. Cercheremo di fare le cose per benino. Senza stare a sventolare bandiere ideali, diremo chiaramente quella che è necessità politica e quello che è, invece, rispetto di nazionalità e di regione fisica. Quasi sempre, del resto, l'interesse politico rettamente inteso coincide col rispetto del sentimento di nazionalità e con l'integrità territoriale della regione fisica ed etnica, ogni volta che sia possibile.

Certo che qui, nella Balcania, groviglio di paesi e di genti, non sempre le forme fisiche permettono distinzione netta tra l'una e l'altra regione, né le singole nazionalità risultano così spiccate da consentire una sicura divisione tra loro. Territori di transizione da una regione all'altra, abitati da popolazioni miste pei lunghi secoli di storia comune, dovranno necessariamente, più di una volta, essere assegnati a questo o a quello Stato politico.

Con un po' di buona volontà, molta rettitudine e studio obiettivo dei fatti, sarà possibile, però, anche in questa intricata grande regione fisica ed umana, venire ad una sistemazione equa e duratura.

Consideriamo per ora il nuovo Stato albanese.

Innanzi tutto: esiste una nazionalità albanese? Chi sono gli Albanesi?

Un Albanese autentico, il ministro Koliqi, nello sguardo d'insieme che apre la bella guidina dell'Albania, edita col solito amore della C.T.I., ha due affermazioni interessanti. Dapprima osserva, infatti, che « le durissime vicissitudini storiche, attraverso le quali è passata la razza albanese, le hanno dato una fisionomia particolare, varia e curiosa, che la fanno apparire un vero mosaico di religioni, di usi e di costumi disparatissimi ». E, più oltre, nota ancora: « Se domandi alla gente del contado o della città, della piana o del monte, del nord o del sud, dell'acquitrino o dell'altipiano: « Chi sei? », udrai sempre risponderti con fierezza orgogliosa: « Jam Shqipëtar », sono albanese ».

IL BAZAR DI SCUTARI: UNA ZINGARA. (*Fot. Milone*)

Ha ragione il Koliqi. Più ci fermiamo in Albania, più la studiamo ed impariamo a conoscere questa terra così interessante e questo popolo così buono e leale, e più terra e popolo ci ap-

paiono diversi da regione a regione, da gente a gente, da *fis* a *fis*.

Ma se consideriamo la struttura fisica della Balcania e teniamo presente quale intricato groviglio di terreni geologici e forme del suolo, di climi e di popoli offra questa grande penisola, ci verrà fatto di scorgere una regione fisica albanese abbastanza distinta dalle altre vicine, anche se spezzettata in diverse unità minori, relativamente facili ad includersi o ad escludersi. E, assai di più, ci sarà dato di osservare come esista, senza alcun dubbio, una nazionalità albanese, che va onestamente riconosciuta e rispettata.

Anzi, riflettiamo un momento sulla frammentarietà della regione fisica che avrebbe dovuto portare alla formazione di altrettanti regionalismi, più o meno conchiusi entro la cerchia dei monti che limitano le singole unità fisiche. Pensiamo al carattere della dominazione turca, la quale, in oltre quattro secoli di duro servaggio, impose alla fiera gente albanese, con le vessazioni, le confische e le decapitazioni, la propria religione, la propria morale, la propria civiltà sopitrice di ogni sentimento di patria, di ogni energia di vita. Ed ecco che riconosceremo come appaia davvero mirabile che non si sia spento, in tanto tempo, ogni sentimento nazionale in questo popolo di pastori e di boscaioli, il quale, nei lunghi secoli del dominio straniero, non ebbe una sua storia che non fosse fatta di audaci ribellioni e di cruente repressioni. Onestamente

DALLA CARTA ETNOGRAFICA DELLA TURCHIA DI EUROPA.

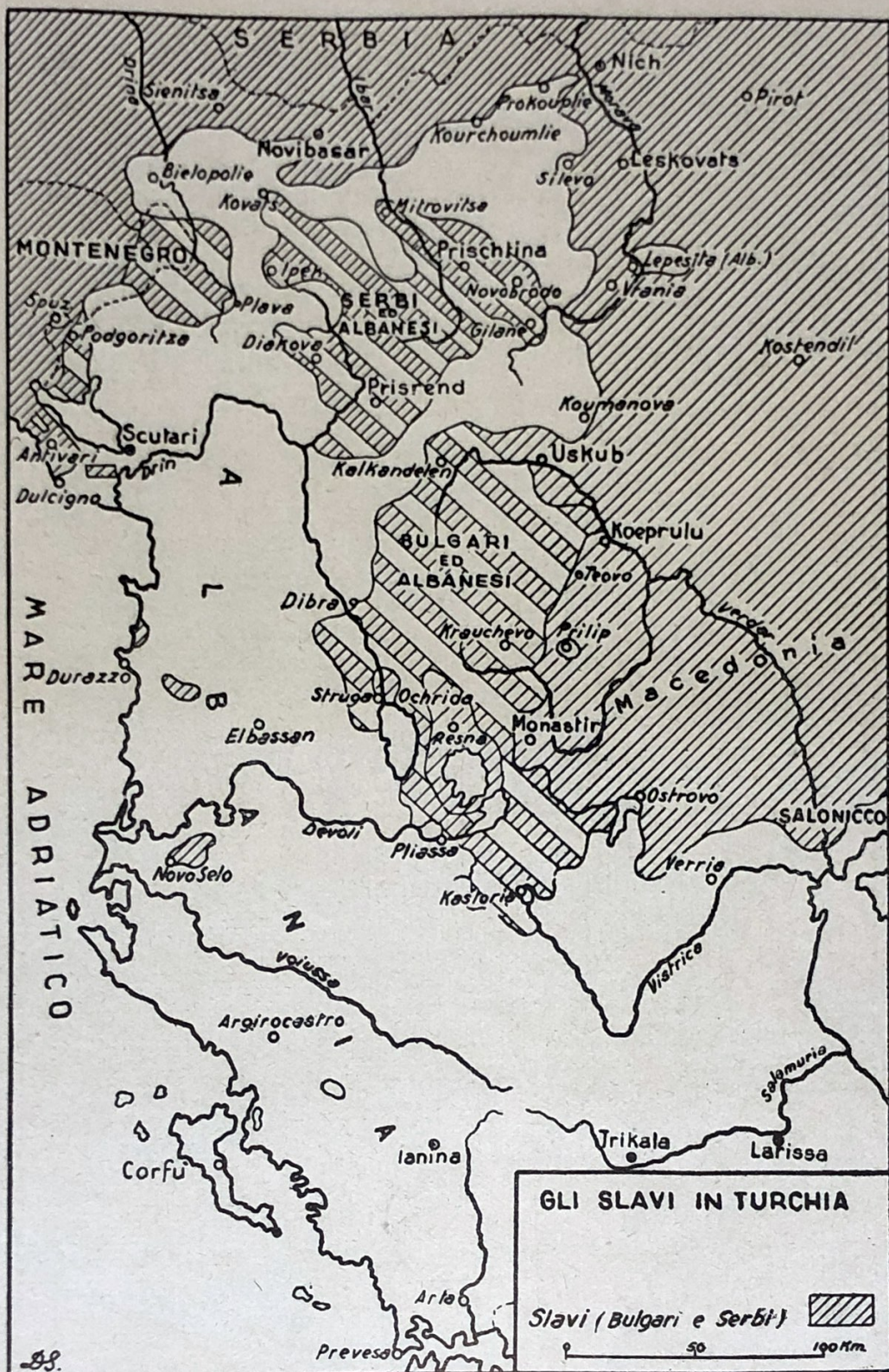
(Secondo G. Lejean. Gotha, Perthes, 1861)

Il tratteggio orizzontale mostra che gli Albanesi non erano tutti inclusi nello Stato qual era prima della vittoria dell'Asse, ma si spingevano anche a NE nel territorio dell'ex Iugoslavia e a S fino al golfo di Arta.

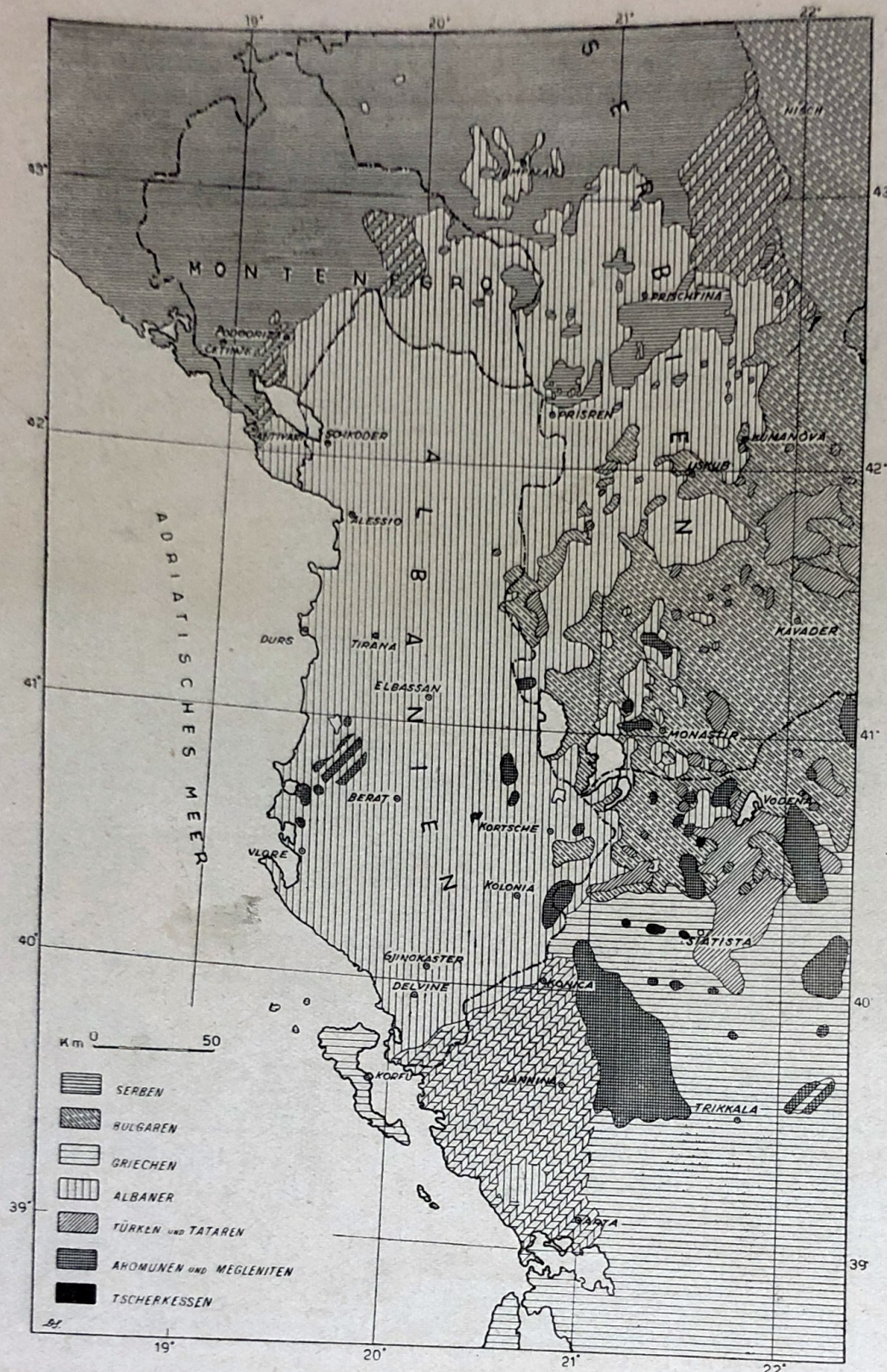
DALLA CARTA ETNOGRAFICA DELLE NAZIONI SLAVE. (Secondo F. Mirkovitch. Mosca, 1867)

Questo documento, di origine tutt'altro che sospetta, attribuisce agli Albanesi l'intero territorio fino al golfo di Patrasso.

ammireremo come, dopo un sì lungo periodo di servaggio, la fiamma del sentimento nazionale sia rimasta viva in questo popolo. Tanto viva, che nel 1878, dopo il Congresso di Berlino, a protestare contro lo smembramento che si voleva compiere del territorio albanese per cedere alla Serbia i distretti di Kursciumlje e Vranja; al Montenegro il litorale di Antivari e le alte terre di Gussinje, di Plava e Triepshi, ed alla Grecia i circondari di Prèvesa, Giànnina ed Arta, si costituiva una Lega Centrale per la difesa dei diritti della nazionalità schipetara, la quale chiedeva invece l'autonomia per uno Stato albanese, di cui voleva a capitale Ohrida, E se non fecero in tempo a difendere il loro territorio contro la Serbia, insorsero in armi, però, gli uomini del Nord, da Gussinje a Dibra, contro i Montenegrini, e cedettero solo innanzi alla dimostrazione navale di Dulcigno, che manifestava la volontà ormai decisa delle grandi potenze. Alla Grecia cedevano, gli Albanesi, a denti stretti e dopo lunga lotta, una limitata fascia dell'Epiro meridionale, con Arta; ma le rivolte durarono ancora un bel pezzo,

GLI SLAVI IN TURCHIA
(Secondo P.F. Bradaska. Gotha, Perthes, 1869)

Questa Carta attesta che gli Albanesi giungevano fino presso Nish.

finché non furono represse nel sangue, nell'esilio, negli incendi dallo stesso Governo ottomano.

Né da ora soltanto noialtri Italiani riconosciamo la esistenza di una nazionalità albanese. La riconoscemmo nei secoli andati, con l'offrire aiuto allo Skanderbeg nella sua lotta veramente epica e con l'accogliere i profughi albanesi nelle nostre terre, dove hanno liberamente vissuto, conservando la propria religione, la propria lingua ed i propri costumi, sino a divenire oggi un centinaio di migliaia, legati alla patria adottiva non meno che a quella di origine. L'abbiamo rispettata più tardi, oltre sessanta anni fa, col rifiutare la proposta, rivoltaci dal Bismarck nel 1877, di acquistare queste terre a compenso di un'eventuale occupazione austriaca della Bosnia. Respingemmo l'offerta, chiedendo solo che per la nostra sicurezza nell'Adriatico, qui, nel territorio abitato dagli Albanesi, si ricostituisse, autonomo ed integro, uno Stato, il quale, nel quadro dell'Impero turco o, ancora meglio, come Stato a sé, fosse in condizioni di vivere e di svilupparsi.

DALLA «CARTA ETNOGRAFICA DELLA PENISOLA BALCANICA» DI KETTLER. (*Flemmings Generalkarten. Berlin, Westermann, 1919*)

Questa Carta, di data assai più recente, conferma l'esistenza di una maggioranza albanese fin oltre Prishtina e di una zona mista di Albanesi e di Bulgari fin quasi a Nish.

Tale lo volevano il Guicciardini, il Crispi, nelle cui vene scorreva anche sangue albanese, ed altri uomini politici della fine del secolo passato. L'indipendenza dell'Albania chiedevano le Sinistre italiane, ai primi anni del secolo nostro, quando, nel 1904, si costituiva in Roma un Comitato italo-albanese per «preparare l'avvenire dell'Albania come nazione» (così ricorda il Volpe) e, poco più tardi, si formava un Consiglio Albanese d'Italia «per coordinare l'azione degli Albanesi italiani e collegarla a quella delle altre associazioni sparse pel mondo e a quella degli Albanesi d'Albania».

Infine, nel 1911, quando già gli Albanesi erano in rivolta, si forma in Roma un Comitato parlamentare per l'Albania, che raccoglie oltre 60 deputati di ogni colore politico; si organizza una legione per far causa comune coi fratelli dell'opposta sponda; si costituisce in Torino un Comitato di soccorso per raccogliere vesti e danaro,

Fu l'Italia a proclamare, insieme con l'Austria, la santità dei diritti degli Albanesi, nella Conferenza degli Ambasciatori tenutasi in Londra nell'anno successivo, riuscendo a far trionfare, finalmente, la loro giusta causa; e l'Italia per prima si dolse se al nuovo Stato non furono, invece, riconosciute regioni che fisicamente ed etnicamente avrebbero dovuto ad esso venire assegnate.

Nel 1915, Sonnino proclamava alla Camera: « La presenza della nostra bandiera sull'opposta sponda adriatica gioverà pure a riaffermare la tradizionale politica dell'Italia nei riguardi dell'Albania, la quale rappresenta, ora come in passato, un interesse di prim'ordine per noi, in quanto la sua sorte è intimamente legata all'assetto dell'Adriatico. Ha importanza grandissima per l' Italia il mantenimento della indipendenza del popolo albanese, la cui spiccata e antica nazionalità fu invano, per scopi interessati, discussa e negata ».

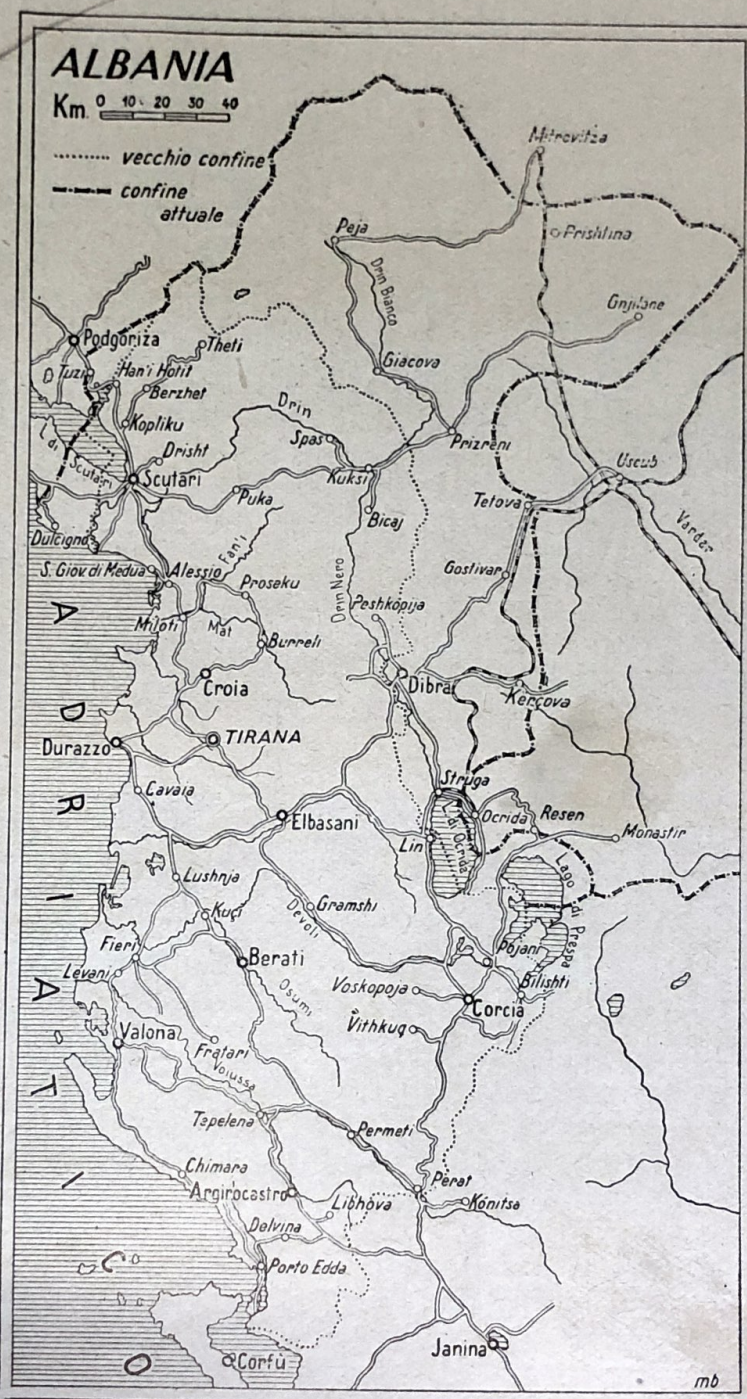
Chi sono gli Albanesi?

Tralasciando di trattare le varie ipotesi degli antropologi sulla precisa origine del popoio albanese, è certo notevole che, pure attraverso tante vicissitudini, si sia conservato in questa gente un fondo etnico comune facilmente riconoscibile.

La statura piuttosto alta e la snellezza delle forme; la brachicefalia più o meno pronunciata; la nobiltà dell'espressione e la profondità dello sguardo; il colorito bruno dei capelli, degli occhi e della pelle; il naso spesso aquilino, stretto e quasi sempre alquanto lungo; la bocca larga e sottile, appaiono subito quali tratti comuni, che colpiscono chi arrivi in queste terre, ma che non varrebbero, però, a distinguere il popolo albanese dagli altri che lo circondano.

« Ciò che agli occhi nostri – scriveva il Comparetti, circa ottanta anni addietro – più di ogni altra cosa qualifica il popolo albanese è la lingua da essi parlata. Questa è che, conservandosi mirabilmente, ad onta delle cause forti e molteplici che si opponevano alla sua esistenza, ha impedito che quel popolo si perdesse, come di molti avvenne, andando a confondersi nel seno di altri popoli prevalenti su di lui. È l'albanese un altro esempio della lingua considerata come potente elemento conservatore di nazionalità, anche allora quando le nazioni, politicamente considerate, abbiano perduto la loro nazionalità e la loro indipendenza ».

Come gli antropologi per la discendenza del popolo albanese dalle più antiche stirpi, così anche i linguisti non sono tutti d'accordo circa l'origine e l'autonomia della lingua albanese. Che essa appartenga alle lingue indo-europee, sembra ormai l'opinione prevalente. E sembra pure riconosciuto, secondo il parere del Bopp, che non sia in stretta unione con nessuna delle altre lingue indoeuropee, ma conservi una posizione indipendente.

Secondo i più, deriverebbe dall'antico illirico; secondo altri, sarebbe continuazione del trace e non dell'illirico. Né la questione è soltanto linguistica. Se l'albanese derivasse effettivamente dal trace, verrebbe ad essere dimostrato uno spostamento della popolazione dal

I CONFINI SETTENTRIONALI DELL'ALBANIA: IL VECCHIO CONFINE È SEGNATO CON PUNTINI, MENTRE A TRATTI E PUNTI È INDICATO IL NUOVO CONFINE.

mezzodì e dall'oriente verso il settentrione e l'occidente. Certo è lingua che ha subìto forti influssi esterni, e tra questi il maggiore, per quanto forse sino ad oggi sopravalutato, è stato quello derivatole dal latino, che l'ha vivificata e rafforzata.

All'influenza latina sul lessico albanese segue quella romanza, prevalentemente italiana e particolarmente veneta. Non mancano parole derivate dal greco antico, ma assai più frequenti sono quelle derivate dal medio greco e dal greco moderno, limitate, però, al dialetto tosco e assai recenti. Notevole pure è l'influenza slava, e forse ancora più quella turca, che s'intende appieno, ove si pensi ai lunghi secoli della dominazione turca; e non trascurabile l'influsso delle altre lingue balcaniche.

È vero che l'albanese si distingue in due dialetti principali: il ghego, parlato a Nord dello Shkumbini, e il tosco, usato a mezzodì di questo fiume, oltre a numerosi dialetti minori. Ma fra ghego e tosco, afferma il Tagliavini, esistono minori differenze di fonologia e di lessico che tra il piemontese e il siciliano.

PRESSO UNA VECCHIA MOSCHEA DI TIRANA SI ELEVA UN MAGNIFICO CIPRESSO SECOLARE.

BELLISSIMO SI STENDE INNANZI A NOI IL POETICO LAGO DI OKHRIDA.

(Fot. Milone)

La lingua albanese traduce nel suo glossario le diverse influenze politiche o semplicemente economiche subite da questo popolo nella sua lunga e tormentata storia: sull'antico fondo illirico o tracico, proprio degli antichi abitatori della regione, s'innestarono di volta in volta, e ancora oggi sono vive, radici di altre lingue: le lingue dei dominatori politici o dei commercianti che trafficavano in queste terre. Ma la lingua albanese, pur così arricchita e modificata, conserva la sua forza e costituisce oggi il più saldo vincolo nazionale.

Né il popolo albanese appare, a chi lo scruti in fondo all'animo, diviso dalla diversa religione. Soggetto alle influenze di Roma e di Bisanzio, dominato per oltre quattro secoli dall'invasore mussulmano, questo popolo appare, dall'esterno, distinto nella pratica di tre grandi culti: il cattolico, l'ortodosso e, prevalente, l'islamico. Ma la triplicità delle religioni non vale, ove si consideri bene, a dividere la sua unità. La forte maggioranza maomettana convive, in semplicità di vita e piena tolleranza, coi parecchi ortodossi e cattolici.

I FREQUENTI GRUPPI DI CIPRESSI ABBELLISCONO LA CAPITALE. (*Fot. Milone*)

VANNO, MALGRADO IL SOLE ARDENTE, CHIUSE NEL LORO VELO NERO. GLI UMILI CAVALLI SONO ANCORA IL PIÙ USATO MEZZO DI TRASPORTO.

NEL BAZAR DI SCUTARI, SOTTO LA PIOGGIA. UN BUON SIGARO FA GAIA LA VITA AD OGNI ALBANESE.

San Paolo e i missionari latini vi importarono, sin dagli albori della sua predicazione, il Cristianesimo, che riuscirono specialmente ad introdurre nelle regioni centro-settentrionali dell'Albania. Nelle regioni centro-meridionali l'introdussero, invece, i Bizantini, che vi avevano più frequenti contatti; ed allorché si determinò il grande scisma religioso del secolo XIII, queste ultime regioni vi aderirono, convertendosi all'ortodossia, mentre il settentrione si manteneva legato alla Chiesa di Roma. Per varie cause, più tardi, nel secolo XV con la conquista turca e nei secoli successivi con la loro dominazione, si diffuse in tutta l'Albania la religione di Maometto.

I mussulmani, entro gli attuali confini dello Stato, rappresentano i sette decimi circa della popolazione complessiva.

È evidente, dunque, che, a volere individuare quale sia realmente la nazione albanese, possiamo tenere solo limitato conto dei caratteri antropologici, ancora poco noti e tali da non presentare elementi davvero differenziativi da quelli degli altri popoli vicini; e nessuna considerazione dobbiamo avere per il culto praticato. Non sono pochi, entro gli stessi ristretti confini dell'Albania attuale, i maomettani che tradiscono la loro origine cattolica col festeggiare le solennità cristiane.

L'elemento più significativo di distinzione è, invece, quello linguistico, a cui dobbiamo particolarmente attenerci. Del resto, la fedeltà alla propria lingua, per un popolo che fu per tanti secoli soggetto al dominio straniero, è indubbiamente il miglior documento del suo carattere nazionale, specie nella regione balcanica, nella quale così frequenti furono i mutamenti di confine e la commistione delle genti.

Una volta riconosciuta una nazione albanese, prendendo sopra ogni altro in considerazione l'elemento linguistico, non sarà difficile delimitare i confini che dovrebbe avere lo Stato albanese, passando ad un rigoroso esame delle condizioni fisiche e delle altre condizioni umane, quali i commerci, le vie del traffico, il passato storico e così via. In questa parte specialmente della penisola balcanica non sembra possibile, infatti, distinguere con limiti netti le singole regioni fisiche, a meno che non si voglia scendere ad uno sminuzzamento del territorio in regioni eccessivamente ristrette, perché possano costituire altrettanti territori statali.

Malauguratamente, non riesce, in verità, neppur facile affermare da quanti individui si parli ancora oggi l'albanese, nella regione balcanica. Il Governo ottomano si accontentava, nel novero dei suoi soggetti, di semplici stime a carattere fiscale, a cui i popoli oppressi cercavano, ben s'intende, di sfuggire, specie nelle aree montuose, dove l'evasione riesciva più facile e minore era l'autorità del Governo. Per di più, distingueva i suoi sudditi per religione, e non per lingua. Né maggior credito meritano le altre fonti a cui si potrebbe attingere, quasi tutte preparate negli ultimi tempi a conforto della tesi che si voleva sostenere innanzi ai vari consessi europei che si proposero di dare un assetto politico stabile a queste popolazioni.

Il Barbarich, il quale scriveva circa quaranta anni addietro, quando l'Italia si interessava solo genericamente alla causa albanese, giovandosi unicamente di fonti turche e bulgare portava a due milioni e mezzo all'incirca il numero degli Albanesi. Una pubblicazione ufficiale del Governo inglese, apparsa venti anni fa, li faceva oscillare tra uno e mezzo e due milioni di individui. A tanti li porterebbero anche il nostro Baldacci, studioso ben noto per la sua

obiettività, e, quaranta anni addietro, il Degrand, che trascorse circa sei anni tra questa gente.

Ma, della popolazione albanese, soltanto una metà, o forse meno, viveva entro i vecchi confini del Regno di Albania; l'altra metà, e forse più, costituiva minoranze non trascurabili degli Stati confinanti: la Jugoslavia e la Grecia.

Le statistiche ufficiali jugoslave facevano ascendere a 442 mila il numero degli Albanesi inglobati entro i confini del Regno jugoslavo: secondo le fonti *ufficiali* jugoslave, cioè, la minoranza albanese nello Stato dei S. H. S. sarebbe stata pari ad una metà almeno della popolazione del Regno d'Albania. In realtà, gli Albanesi erano almeno il doppio della cifra denunciata, e cioè assai più dei tre quarti della popolazione rimasta nell' interno del Regno d'Albania.

NEI BOSCHI DI OLIVI DI VALONA. (*Fot. Milone*

NEL KOPLIKU. DONNE ALLA FONTANA, NEI LORO CARATTERISTICI COSTUMI. (*Fot. Milone*)

Gettiamo un momento un'occhiata sulla carta etnografica della penisola balcanica del Kettler, pubblicata a Berlino nel 1919, che è tra le più obiettive.

Nel Montenegro, la regione tra Antivari e il vecchio confine è abitata da popolazione albanese pressoché compatta, la quale cingeva il lago di Scutari, appena interrotta a NO; e, a N del lago, occupava tutta la regione tra il Cem e la media e bassa Moraca, dove i pastori della tribù dei Klementi menavano le pecore a svernare. Da Albanesi in massa compatta, o mescolati in limitate zone coi Montenegrini, sono abitati gli alti bacini del Lim, dell'Ibar e del Drini bianco, dove gli Albanesi si spingono sino ai monti di Krusceviza ed ai Mokra, giungendo così sino ai vecchi confini tra Montenegro e Serbia.

All' Albania, cioè, avrebbero dovuto subito essere riconosciuti quasi tutto il lago di Scutari e la regione di Hoti, tutte le Alpi nord-albanesi e i distretti di

UN PASTORE NELLA PIANA DELLA MUSACHIA, COL SUO VISO DURO, MA BUONO, CHIUSO NEL SUO GROSSO MANTELLO DI LANA, TRASCORRE ORE ED ORE, IMMOBILE, SOTTO LA PIOGGIA. (*Fot. Milone*)

bania, verso la Musachia, dove spontaneamente affluirono molte famiglie di Kosovo, sfidando la malaria, che le decimò.

A mezzodì di Prizren e Vranja, la commistione, più che coi Serbi, si ha coi Bulgari, i quali occupano alcuni tratti delle valli dei maggiori fiumi. La regione montuosa subito alla destra dell'alto Vardar, occupata in massima parte dai Karasciza Planina, è abitata da Albanesi, che, invece, più a Sud formano solo modeste isole nei pressi di Kruscevo, Monastir e Florina, città, quest'ultima, che si trovava entro il vecchio confine greco.

Qui, poi, entro i vecchi confini della Grecia, gli Albanesi formano una grossa oasi a SE di Florina, mentre dal lago di Prespa ai Dhrinos oltrepassano, e di parecchio, in massa compatta il vecchio confine. In tutto quanto il territorio che si svolge ad occidente dei Grammos e del Pindo, sino al golfo di Arta, la popolazione è costituita da Cutzovalacchi, da Greci e da Albanesi ora più ora meno ellenizza-

Gjakova ed Ipek con la fertile Metohija, sino ai monti di Krusceviza.

Nella Serbia, al di là del suo antico confine col Montenegro, gli Albanesi formano una grossa isola, che si stende e si ramifica intorno a Novi Pazar, appena separata da una esile striscia montuosa abitata da Serbi. Nell'alto bacino dell'Ibar, sino ai Kopaonik meridionali ed ai Goljak, sono in gran prevalenza gli Albanesi, che solo al di là di questi ultimi monti più si mescolano con Serbi e Bulgari sino alla riva sinistra della Morava, dove si avvicinano ai grossi centri urbani di Nish, di Leskovac e di Vranja. Isole parecchio vaste di Serbi interrompono, invece, la continuità della popolazione albanese: subito ad oriente di Ipek, a mezzodì di Prishtina e a nord di Prizren. Ma anche in tali distretti la popolazione albanese è in grandissima maggioranza e tutto quanto il Kosovano è indubbiamente abitato da Albanesi, che nella coltivazione dei terreni pianeggianti di questa regione dimostrano la loro grande capacità di lavoro e le loro notevoli possibilità di progresso.

La nazionalità albanese di questa popolazione è stata dimostrata pur in tempi recentissimi dall'emigrazione che si ebbe da queste terre, rimaste fuori dai vecchi confini del Regno di Al-

UN PASTORE AROMUNO, COL SUO FIDO COMPAGNO. (*Fot. Milone*)

ti, così che è difficile segnare una netta distinzione fra loro. Benché le statistiche greche volessero ridurlo notevolmente, il numero degli

PANTALONI BIANCHI, ATTILLATI, CON BANDE NERE E GIUBBETTO NERO, SONO IL BEL COSTUME SCUTARINO. NON MANCA NEPPURE LA GROSSA CATENA D'ORO. *(Fot. Milone)*

dopo, uno studioso russo, il Mirkovitch, in una carta etnografica delle nazioni slave pubblicata a Mosca, nel 1867, ed uno slavo, il Bradaska, che pubblicava sulle Petermanns una carta degli Slavi in Turchia, e, mostrandosi ancor più obiettivo del Mirkovitch, considerava come non slavo, e quindi, nel caso presente, albanese, tutto il territorio a mezzodì di Novi Pazar ed a SO di Nish o ad occidente di Vranja e Kumanova, con una vasta isola di popolazione mista serbo-albanese tra Ipek, Prishtina e Prizren. Egli riconosceva pure come mista di popolazioni bulgare e albanesi il territorio subito ad occidente di Uskub (Skoplje), Koprulu (Veleš) e Monastir. Ed ancor più favorevole alla tesi albanese è H. Kiepert, nei riguardi dei confini settentrionale ed orientale, mentre a mezzodì restringe l'area di popolazioni greco-albanesi ad una striscia soltanto sino a Parga. Su per giù come Carlo Sax. Sono studiosi tutti dell'ultima metà del secolo passato.

Albanesi inglobati entro i vecchi confini della Grecia era assai probabile che dovesse considerarsi di qualche centinaio di migliaia di individui almeno.

Mi sono attenuto, nella indicazione delle aree abitate da Albanesi fuori dei presenti confini del Regno d'Albania, alle affermazioni di uno studioso tedesco, sulla cui obiettività non ho ragione di dubbio. Ma diversi sono gli autori che concordano, in gran parte almeno, col Kettler.

Sulle Petermanns Mitteilungen di Gotha, che è tra le riviste geografiche mondiali di maggior serietà, ottant'anni fa il Lejean pubblicava, ad esempio, una carta etnografica della Turchia di Europa, che portava gli Albanesi sin oltre Antivari, e li faceva giungere, nel N, a Podgoriza, Novi Pazar e quasi al corso della Morava, con solo una grossa isola serba. E se restringeva, ma non di molto, il territorio albanese ad oriente, viceversa a mezzodì lo spingeva sino a Kastoria, Bozesti, Trikala e Phanari, comprendendo in esso, cioè, oltre l'Epiro, tutta quanta la regione dei Grammos e del Pindo centro-settentrionale, sino alla Macedonia e alla Tessaglia.

VENDITORE DI TELETTE, CHE SERBA LA NOBILE AUSTERA ESPRESSIONE DELLA SUA RAZZA.

Alle medesime conclusioni giungeva, anni

Un po' meno favorevole agli Albanesi, ma solo un pochino, è la carta dello Cvijić, il grande geografo serbo, il quale estendeva l'area del

CAMMINANO QUESTI POVERI BAMBINI PER ORE ED ORE, LENTAMENTE, CANTANDO IN CORO O ASCOLTANDO I RACCONTI DELLA MAMMA.

BOVINI ALBANESI, CON LA LORO GROSSA TESTA PESANTE.

popolo a cui egli apparteneva, restringendo a poche grosse isole le aree di popolazione albanese ad oriente del Drini Nero, e, a SE, assegnava una vasta superficie ai Macedoni. Ma anch'egli attribuisce agli Albanesi la maggior parte almeno dell'Epiro meridionale, ad eccezione di una larga macchia greca intorno a Giànnina.

Ed ora, al lume di queste fonti più o meno remote, se pur non sempre al di sopra della mischia, tiriamo le somme – ne è tempo – e guardiamo quali fossero le rivendicazioni albanesi alla conferenza della pace.

I memoriali presentati nell'occasione furono diversi, ma fondamentale per le rivendicazioni albanesi, come riconosce il Giannini, è quello di Turkhan Pascià, riprodotto nel volume stesso.

In esso si chiedeva la restituzione all'Albania dei territori incorporati nel Montenegro – in conseguenza delle decisioni del Congresso di Berlino e della Conferenza di Londra del 1913 – e di quelli incorporati nella Serbia e nella Grecia, in conseguenza della medesima Conferenza di Londra del 1913. E, cioè, si rivendicava la frontiera etnografica dell'Albania. La quale, dice testualmente il memoriale, « parte dalla baia di Spitza (a nord di Antivari), si dirige verso il Nord-Est includendo i *clans* di Tousi, Hoti, Grouda, Triepchi, la città di Podgoriza, e, seguendo la frontiera montenegrina del 1912, racchiude il distretto di Ipek, la parte orientale del distretto di Mitrovitza, i distretti di Prichtina, Guilan, Ferizovitch, Katcha-

nik, una parte del distretto di Uskub, i distretti di Kalkandelen, di Gostivar, di Kertchovo, di Dibra, per raggiungere la montagna detta Mal'i Thate, tra i laghi di Okhrida e di Prespa. A partire da questo punto, la frontiera segue il tracciato del 1913 fino alla cresta del monte Gramos e continua verso il sud per terminare presso il golfo di Preveza. Tutti i territori situati all'Ovest di questa frontiera costituiscono l'Albania etnica e storica.

« Nei limiti dei territori menzionati vivono circa due milioni e mezzo d'Albanesi, di cui quasi un milione nei confini assegnati all'Albania dalla Conferenza di Londra nel 1913 e un milione e mezzo nelle regioni cedute dalla stessa Conferenza al Montenegro, alla Serbia, alla Grecia.

« In seguito agli sconvolgimenti avutisi in Albania durante gli ultimi anni (il Turkhan scriveva nel 1919): massacri, emigrazioni, ecc., sarebbe azzardato dare statistiche precise sulla situazione attuale, ma si può dire, senza allontanarsi dalla verità, che nelle regioni cedute agli Stati surricordati la popolazione albanese forma una maggioranza dell'ottanta per cento sugli elementi slavi e greci. In alcune di queste regioni, come ad esempio nei distretti di Ipek, di Jakova e di Prizrend nel Nord, ed in quello della Tchameria al Sud, gli elementi slavi e greci formano una minoranza insignificante ».

POCHE PECORE, AFFIDATE A UN PASTORELLO BIONDO. (*Arch. Fot. C.T.I.*)

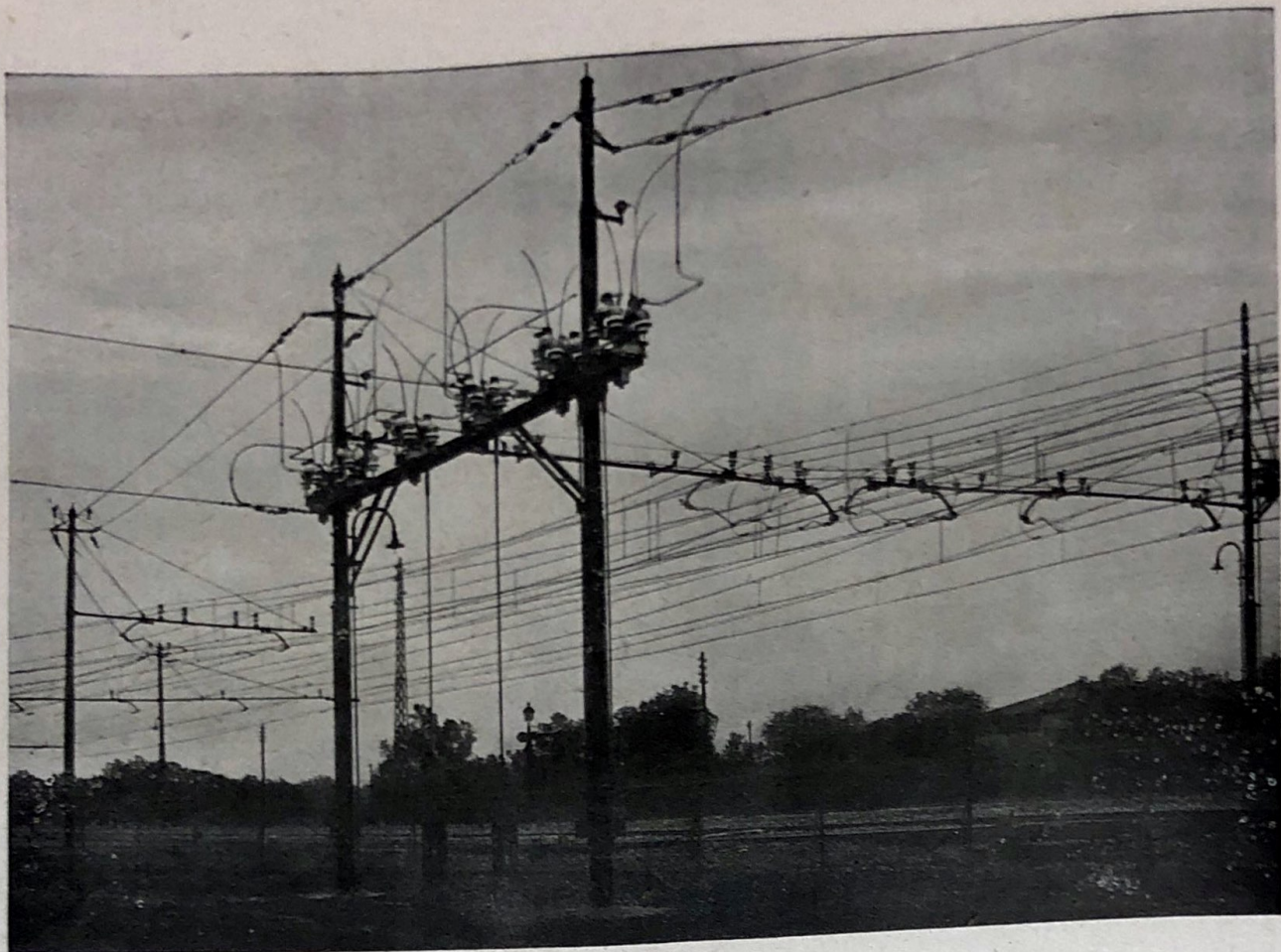
Ebbene, noi abbiamo già visto, e con sufficiente obiettività, quali siano i territori abitati da Albanesi in massa compatta e quali da popolazione mista. Abbiamo già implicitamente tracciato una frontiera etnica del popolo albanese; e dobbiamo riconoscere che questa indicata da Turkhan Pascià non si discosta molto da essa. Anzi, lascerebbe fuori oasi di gente albanese ed aree di popolazione mista.

Perché mai non si esaudirono i giusti desideri degli Albanesi, che tendevano solo a riunire finalmente, nella riconquistata libertà, le genti che avevano la stessa lingua e lo stesso sentimento nazionale? La risposta è facile: perché si dovevano creare la grande Jugoslavia e la grande Grecia a salvaguardia degli interessi politici ed economici delle due potenze che imposero i trattati di pace.

Ora, che la loro effimera costruzione si è infranta miseramente al primo urto, occorre dare nuovo assetto alla regione balcanica. E speriamo di saperle dare un assetto assai più duraturo e giusto. La frode o il mancato riconoscimento delle condizioni geografiche non può mai portare a costruzioni durature; lo testimonia quanto è avvenuto in questi ultimi anni.

Non è sempre facile scorgere in questa regione l'esatta soluzione dei problemi nazionali. L'esame delle forme del suolo potrà portare ad una rettifica delle frontiere indicate. Condizioni particolari di vita o di traffici, studiate sul posto, e ricordi storici potranno indurre a modificare la tracciata frontiera. Condizioni strategiche o semplicemente politiche – e non vi è geografo il quale non ne veda la capitale importanza – potranno convincere ad allargare ancora i confini dello Stato albanese, sempre, però, col rispetto delle altre nazionalità.

Certo è che il popolo albanese ha ormai diritto a veder costituita e definitivamente riconosciuta la sua individualità etnica e nazionale, che non può confondersi con nessun'altra; ed ancora una volta l'Italia dimostrerà quanto le stiano a cuore le sorti del popolo albanese, oltre che per i vincoli di fratellanza che uniscono i due Paesi, anche per il proprio interesse, onestamente dichiarato da oltre cinque lustri, e sosterrà strenuamente, in ogni contingenza, la giusta causa albanese, che ha già difesa col sangue dei suoi figli migliori.

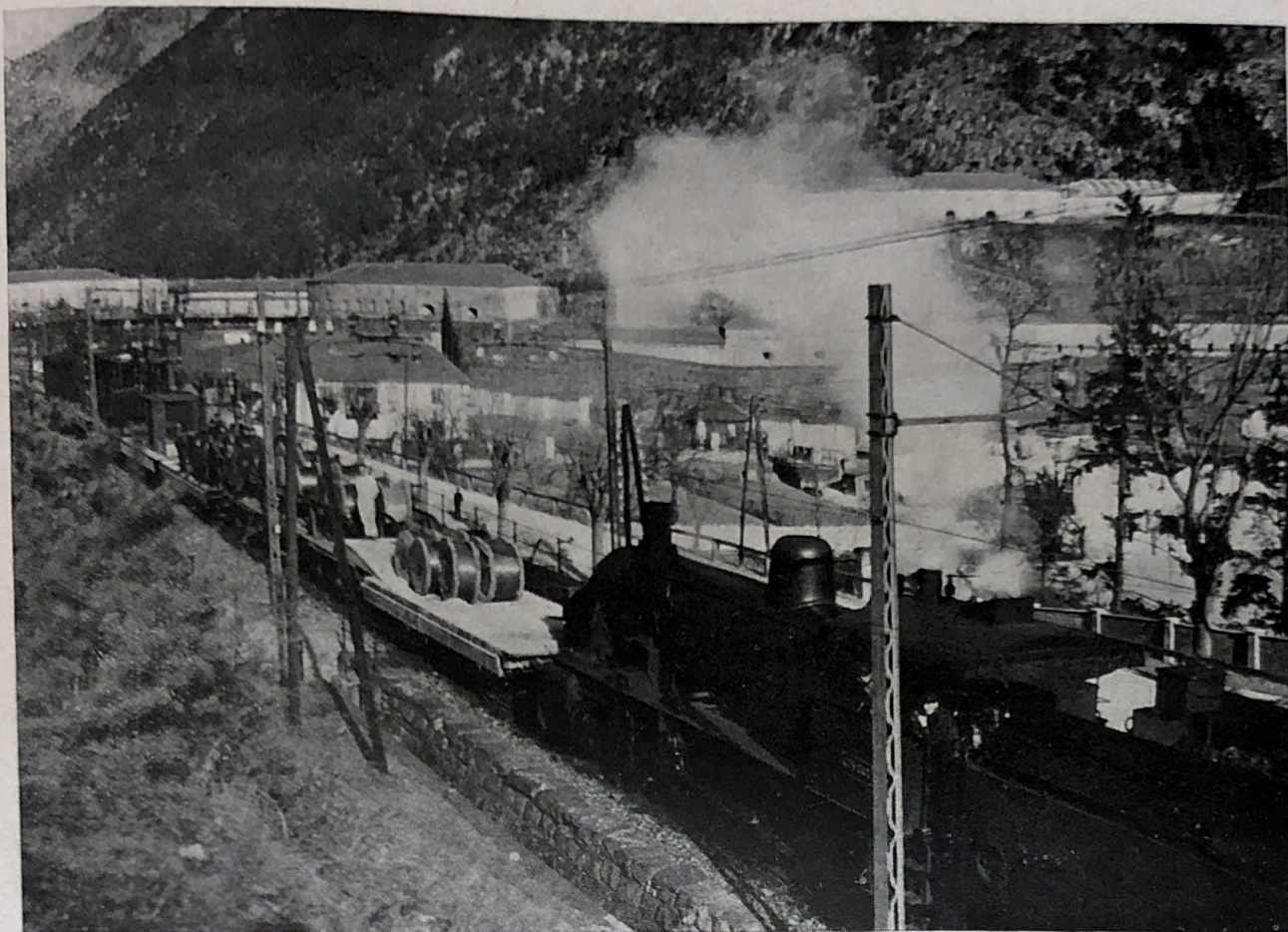
FERDINANDO MILONE

FILI, FILI E FILI...

L'ELETTRIFICAZIONE DELLE FERROVIE ITALIANE

La storia delle ferrovie ci ricorda le prevenzioni d'ogni sorta contro cui in Inghilterra dovettero lottare gli inventori della locomotiva e della strada ferrata.

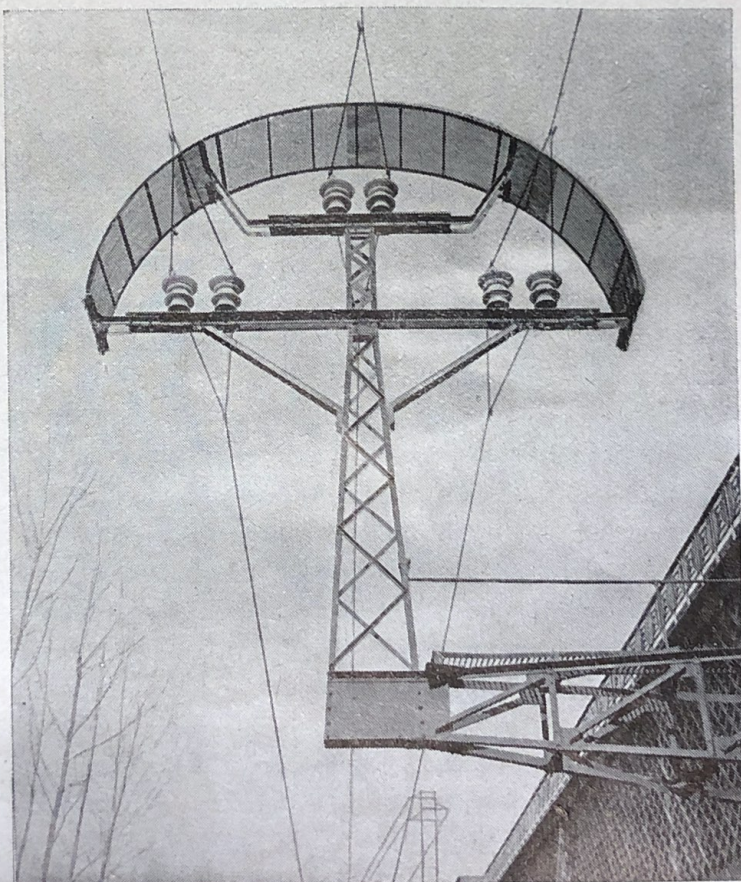
Si pretendeva che le caldaie sarebbero scoppiate, uccidendo e distruggendo viaggiatori e merci; che il fumo delle locomotive avrebbe rovinato le vegetazioni; che il loro assordante rumore avrebbe allontanato gli uomini a grande distanza dal loro percorso ed avrebbe assolutamente impedito il pascolo del bestiame, cosicché Carducci non avrebbe mai potuto asserire d'aver visto dal treno il tranquillo asin bigio che, rosicchiando un cardo rosso e turchino, non si scomodò al passaggio della ansimante vaporiera. Si temeva, infine, che le scintille del focolare avrebbero sviluppato incendi sulle strade percorse dai treni.

L'apertura della prima ferrovia non tardò a dimostrare come tutte queste obbiezioni fossero infondate. Ma se i critici britannici d'allora fossero tornati al mondo quando si cominciò a parlare della trazione elettrica, cos'altro avrebbero potuto opporre alla realizzazione di questa nuova invenzione? Forse che essa era dovuta al genio italiano, perché – per certo – avrebbero dimenticato quanto diede lo stesso genio italiano alla creazione della fisica moderna, che portò alla scoperta della macchina a vapore.

Il problema dell'impiego dell'energia elettrica a scopo di trazione fu, in Italia, oggetto di stu-

SPIRITO DI CAMERATISMO: LA LOCOMOTIVA A VAPORE SI PRESTA A TRAINARE IL TRENO TESAFILI PER L'ELETTRIFICAZIONE DI UNA LINEA.

dio immediatamente dopo la scoperta della pila del nostro grande Volta. Arduo problema che non trovò sollecita soluzione per la difficoltà, allora insormontabile, di generare una grande quantità di energia; ma che tanto interesse suscitò nel campo degli scienziati, da fare ben presto scaturire dalla mente di altri due Italiani l'unica soluzione.

Con l'invenzione della dinamo e del motore elettrico, per opera di Pacinotti e di Galileo Ferraris, la trazione elettrica divenne industrialmente possibile.

La prima applicazione completa venne realizzata nel 1879, in occasione dell'Esposizione di Berlino, dalla Casa tedesca Siemens e Halske. Si trattava di un minuscolo locomotore elettrico che, rimorchiando treni leggeri, alla velocità di 12 chilometri orari, attingeva l'energia (corrente continua alla tensione di 100 Volta) da una terza rotaia posta in mezzo al binario.

COME FAR PASSARE QUESTA LINEA PRIMARIA? LA SOLUZIONE È TROVATA: UNA SERIE DI MENSOLE SULLE PILE DEL PONTE.

IMPIANTO IDROELETTRICO. ARMATURA DI UNA GALLERIA FORZATA.

elettrica con unità potenti per convogli ferroviari viaggiatori, al solo scopo di eliminare il fumo nelle gallerie. Ma il primo servizio completo di trazione elettrica ferroviaria per treni viaggiatori e merci venne realizzato in Italia.

Nel 1898 alle Società esercenti le reti Adriatica e Mediterranea il Governo italiano diede incarico di studiare l'impiego della trazione elettrica, e si decisero tre esperimenti: uno sulle linee Milano-Monza (km. 12) e Bologna-San Felice (km. 43), con elettromotrici provviste di accumulatori; un altro sulla linea Milano-Varese-Porto Ceresio (km. 63), a corrente continua e terza rotaia; un terzo infine sulle linee valtellinesi di Lecco-Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna (km. 106), a corrente trifase e linea di contatto aerea.

Quest' ultimo esperimento risolse completamente il problema del servizio ferroviario, ponendo l'Italia alla testa di tutte le nazioni.

L'impiego della corrente continua, la quale, con la tensione limitata allora a soli 700 Volta, non poteva prestarsi per la elettrificazione delle linee di valico, non venne esteso ad altre linee, dopo l'impianto delle varesine. Così pure l'impiego delle batterie di accumulatori si dimostrò impossibile dal punto di vista economico. Venne, invece, unicamente adottato il sistema trifase a filo aereo, che, dopo le felici prove di servizio delle elettromotrici e dei locomotori, iniziate nel 1901 sulla Lecco-Colico-Sondrio-Chiavenna, fu continuato dalle Ferrovie dello Stato ed esteso alle linee di valico dei Giovi e del Cenisio, ed in seguito anche a molte linee di pianura del Piemonte, della Liguria e della Lombardia,

Da questo primo passo seguirono i molteplici progressi e perfezionamenti.

Nel 1881, la stessa casa Siemens e Halske, con una automotrice elettrica raggiunse i 40 chilometri all'ora; nel 1884 si riuscì ad elevare la tensione fino a 500 Volta e nello stesso anno gli Americani, raccogliendo il frutto degli studi così felicemente avviati nella vecchia Europa, crearono una rete tranviaria, che nel periodo di soli tre anni raggiunse i 23.000 chilometri di linee.

Nel 1890 s'iniziò la trazione elettrica anche a Londra e a Budapest e nel 1895 la Svizzera esperimentò l'impiego delle correnti alternate. Ma sempre con linee ed impianti aventi caratteristiche suburbane o vicinali.

È vero che nel 1895 gli Stati Uniti d'America attuarono la prima applicazione della trazione

Alcuni tecnici, i quali poi si mostrarono non a giorno dei progressi conseguiti in Italia, si dolsero che nessuna applicazione del sistema monofase si fosse fatta alle nostre linee ferroviarie. Furono, invece, sempre seguiti col massimo interesse i continui progressi di quel sistema e, se non fu adottato sulle nostre linee principali, questo avvenne perché, non essendo ancora noti i risultati di un esercizio continuativo e sufficientemente lungo della trazione monofase, sarebbe stato poco conveniente per noi rinunciare ai sicuri vantaggi della trifase ed alla pratica fattane dal 1901 in poi, per tentare una nuova via, che non offriva ancora garanzia sicura di successo.

OPERAI INTENTI AL MONTAGGIO DELLE MENSOLE SU QUESTO PALO CHE SOSTERRÀ UNA PRIMARIA.

Infatti, mentre s'era divisato di tentare un esperimento monofase sulla Torino-Pinerolo, fu poi applicato anche a questa linea il sistema trifase, specialmente in seguito ai risultati sempre migliori ottenuti ai Giovi ed al Cenisio.

Il primo piano di elettrificazione ferroviaria risale al 1905, quando fu stabilito, con la legge 23 dicembre 1905, n. 638, di elettrificare in Italia 12 tronchi di linee e furono all'uopo stanziati i fondi necessari.

Il programma doveva svolgersi nel quinquennio dall'esercizio 1905-06 al 1910-1911, e fu attuato soltanto per le principali linee.

Al 30 giugno 1912 erano esercitati a trazione elettrica 365 km. di linee; il 10 luglio 1912 s'era iniziato anche il regolare servizio sul tronco Salbertrand-Bardonecchia (Cenisio), per uno sviluppo complessivo di circa 400 km. Avevamo così raggiunto una potenza complessiva di oltre 100.000 kVA.

Continuarono gli studi di quanto, nel frattempo, era stato fatto o si faceva all'estero nel campo dell'elettrificazione ferroviaria. Ma l'attrezzatura delle linee di contatto e delle sottostazioni di trasformazione statica rimase, nelle linee generali, quella già adottata sulle valtellinesi. Finché nel 1921, insieme con l'esperimento di trazione elettrica a corrente trifase si stabilì di provare anche la corrente continua ad alto potenziale. E i risultati furono così soddisfacenti, che si decise di applicare senz'altro il nuovo sistema a quasi tutte le altre linee da elettrificare, conservando il sistema trifase a bassa frequenza nel gruppo di linee già in opera nell'Italia settentrionale.

Con l'avvento del Regime Fascista il problema della elettrificazione delle ferrovie italiane fu ri-

solto integralmente, e nel 1932 Costanzo Ciano, allora Ministro delle Comunicazioni, tracciò l'ardito programma che prevedeva la elettrificazione di 9000 chilometri di linee, cioè di più della metà dell'intera rete ferroviaria italiana. Programma gigantesco, che solo il nuovo Regime poteva concretare e realizzare con quel ritmo che il clima creato dal Fascismo ha impresso ad ogni attività del Paese; programma che, per la sua funzione nazionale e per la indubbia necessità del suo sviluppo, il Regime poteva intraprendere prescindendo anche da immediati vantaggi economici.

Lo studio, illustrato nel 1932 dal Ministro Ciano davanti al Parlamento, e che traduceva in atto le direttive date dal Duce, oggi più che mai può essere giudicato ed apprezzato nel suo giusto valore. Basti pensare all'economia di carbone consentita dall'elettrificazione ed a quanto il rifornimento di esso pesava sulla bilancia commerciale del nostro Paese.

Così le linee elettrificate, che erano di km. 689 al 30 giugno 1922, con uno sviluppo di binari elettrificati, compresi quelli delle stazioni, di km. 1420 circa, salirono a km. 1734 al 30 giugno 1931, con uno sviluppo di binari elettrificati di km. 3535, ed hanno raggiunto oggi un complesso di circa 5.500 Km., con uno sviluppo di binari elettrificati di oltre 11.200 Km.: complesso che si estende dalle valli alpine fino all'estrema punta della Calabria.

SOSPENSIONE LONGITUDINALE, TIPO «VALTELLINA».

In quanto ai sistemi di elettrificazione, su 5.500 Km. di linee, possiamo dire che circa il 60 % è elettrificato a corrente continua a 3.000 V. con filo aereo; un 34 % è dato da linee a corrente trifase 3.700 V., 16,8 periodi, e la rimanenza è data da 118 km. di linea a corrente trifase 10.000 V. – frequenza industriale; 72 Km. a corrente continua 3.000 V. con terza rotaia; 15 Km. a corrente continua 800 V. – filo aereo; 19 Km. a corrente monofase 15.000 V. – 16,7 periodi, linea quest' ultima che va da Iselle a Domodossola ed è di proprietà delle FF. SS., ma esercitata dalle Ferrovie Federali Svizzere.

Una nuova tappa di questo vasto programma è stata compiuta il 15 novembre scorso, con la elettrificazione della Bologna-Verona-Trento, che completa la grande importantissima arteria longitudinale Brennero-Reggio Calabria, della lunghezza di ben 1452 chilometri.

Oltre che dal Brennero, anche dai transiti di Mentone, di Modane e di Chiasso si viaggia per

LE PRIMARIE NON CONOSCONO OSTACOLI...

UN PALO PER LINEA PRIMARIA CHE TORREGGIA FRA MEZZO LE MONTAGNE.

LA LINEA ELETTRIFICATA ATTRAVERSA UN SOVRAPASSAGGIO STRADALE.

via elettrificata fino a Reggio Calabria, e presto si viaggerà anche da Domodossola. Tutto ciò è valso ad accorciare sensibilmente le distanze, offrendo al pubblico più rapide comunicazioni.

Per quanto riguarda la linea Bologna-Trento (205 km. di elettrificazione) va ricordato che i lavori furono intrapresi nell'aprile dell'anno scorso e che, pur essendosi svolti fra le difficoltà dell'attuale stato di guerra, sono stati condotti a termine con una rapidità veramente eccezionale.

Abbiamo detto che le linee elettrificate hanno raggiunto in Italia i 5.500 Km., cioè il 32% della intera rete. Ma l'elettrificazione s'è estesa prevalentemente sulle linee di grande movimento, per cui possiamo asserire che il 60% del traffico ferroviario oggi è servito dalla trazione elettrica.

Quando sarà completato il programma di elettrificazione dei 9000 Km. di linee, oltre l'80% del traffico totale verrà convogliato su di esse ed il consumo globale di carbone, per la trazione a vapore nelle rimanenti linee, potrà ridursi a sole 500.000 tonnellate all'anno, contro i diversi milioni di tonnellate richiesti dall'intero esercizio a vapore. Solo in quest'ultimo anno, nonostante il cospicuo incremento del traffico dovuto alla guerra ed alla eliminazione di gran parte dei trasporti non ferroviari, si sono risparmiate 2 milioni e 700.000 tonnellate di carbone.

Ma per avere un'idea del vasto complesso di lavori che l'elettrificazione delle ferrovie comporta non basta pensare alla lunghezza della rete elettrificata. Sono stati impiantati oltre 2800 Km. di condutture d'alimentazione e circa 8500 Km. di condutture primarie per il trasporto dell'energia; sono state sistemate, contemporaneamente alla elettrificazione, condutture telefoniche e telegrafiche per circa 50.000 km. di coppie di fili; si sono costruite oltre 160 sottostazioni di trasformazione, senza dire delle case per il personale. La potenza totale installata per il servizio delle ferrovie ha raggiunto i 642.000 kV., di cui 261.000 dovuti alle 9 centrali costruite dalle Ferrovie dello Stato. Il consumo complessivo di energia per la trazione elettrica è stato, nell'ultimo esercizio, di circa 1.462 milioni di kWh, nella quale cifra sono compresi oltre 13 milioni

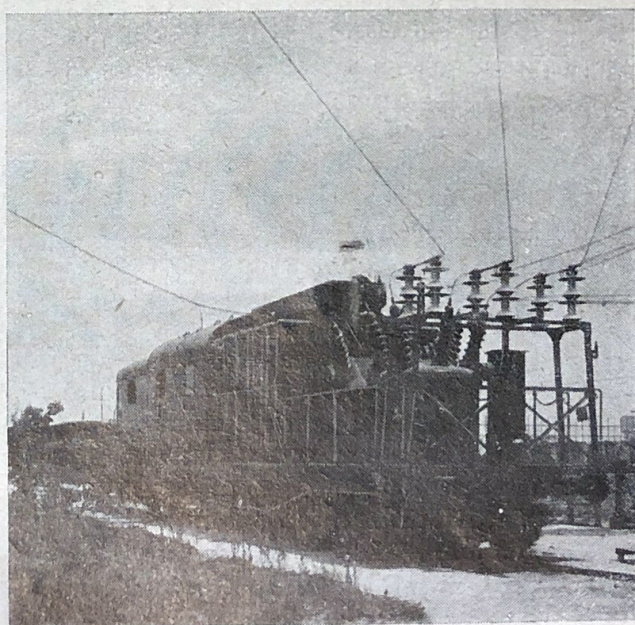
IL CONVOGLIO INAUGURALE DELLA NUOVA LINEA BOLOGNA-TRENTO.

di kWh consumati per i molteplici servizi ferroviari estranei alla trazione elettrica.

Gigantesca, geniale opera, che pone indubbiamente in rilievo non soltanto l'ideatore, ma anche la intelligente, tenace e silenziosa famiglia dei tecnici e delle maestranze operaie delle Ferrovie dello Stato.

Ci siamo domandati, al principio di questa memoria, cos'altro potrebbero opporre i critici della strada ferrata e della macchina a vapore se tornassero al mondo oggi, di fronte alla realizzazione della elettrificazione ferroviaria ed all'enorme sviluppo da essa conseguito. I dubbi sulle possibilità realizzatrici del genio italiano cadrebbero al momento stesso del loro nascere. E allora? Potrebbero dire che la guerra, coi suoi potenti mezzi aerei d'offesa, minaccia di fermarci tutti i treni per mancanza di corrente!

Ebbene, siamo in grado di tranquillizzare anche queste anime in pena. Dopo un anno e mezzo di guerra, in cui molte regioni d'Italia sono state provate dai bombardamenti aerei nemici, le Ferrovie dello Stato hanno sempre potuto assolvere il delicato e gravoso compito, svolgendo sulle loro linee, ed in particolare sulle linee elettrificate, il servizio a pieno regime, senza interruzioni che abbiano potuto in qualsiasi modo rallentarne il veloce ritmo.

DINO D'ANCONA

SOTTOSTAZIONE DI CONVERSIONE CON RADDRIZZATORE A VAPORI DI MERCURIO.

I PROBLEMI DELLA MONTAGNA

IL MASO CHIUSO DELL'ALTO ADIGE E IL TURISMO

« MASO SALTUSIO », UNO DEGLI UNDICI « MASI DELLO SCUDO » IN VAL PASSIRIA. AL 1° TERRAZZO IL TRADIZIONALE SCUDO. (*Fot. Tonolini*)

Siate orgogliosi di una numerosa e gagliarda prole, perchè sarebbe un triste giorno per voi e per la Nazione quello in cui la razza dei forti alpini dovesse finire... MUSSOLINI

In una larga cerchia di studiosi ed esperti di agraria si è discusso, si discute e si discuterà ancora per chissà quanto tempo sul sistema giuridico-agrario che vigeva in Alto Adige fino al 31 luglio 1929. Qui non si entra in merito alla questione di chi sia più o meno nel vero (entrambi i partiti, costituiti dai favorevoli e dai contrari a quell'usanza, hanno argomenti ferratissimi) e perciò non si plaude, né si critica, ma semplicemente si espone quello che ci è apparso in realtà, lasciando ad altri ed in sede più competente di trarre conclusioni.

Si vedrà che il « maso chiuso » ed il turismo popolare possono ancora appoggiarsi a vicenda più spesso di quanto si pensi. E ci muove a scrivere su questo argomento, scottante invero, appunto questa parziale compenetrazione del reddito di un'attività ricettizia qualunque in quello – preponderante – dell'attività agraria.

Ma, prima di parlare di questo, si considera utile accennare qui alle disposizioni note appunto col nome di « legge del maso chiuso ».

Non si hanno notizie precise in merito a come sorse e si affermò questa usanza.

La Val Passiria ci tramanda la leggenda degli « Undici Masi dello scudo », specie di feudi rustici, costituiti probabilmente sotto Re Enrico e sua figlia Margherita, verso la fine del 1300.

Privilegi caratteristici avevano i titolari di questi masi; in particolare: concessioni di caccia e di pesca sopravvissute fino ad oggi, esenzioni da tasse ed altri beneficî di natura economica; nelle solennità, inoltre, questi proprietarî costituivano la guardia del corpo del Re, che poi seguivano nelle guerre come cavalieri.

Distintivo di questi masi è uno scudo, che ancora oggi si nota su alcuni fabbricati di quella verde vallata.

Come documento attendibile si conosce un manoscritto del 1750, di certo Giovanni Battista, notaro in Tesero, in cui si accenna al sistema vincolistico in campo agrario, esistente nel paese di Trodena.

Ma la vera e propria codificazione di questa usanza è rappresentata dalla « patente agraria », emessa in agosto del 1770 dall'imperatrice Maria Teresa.

Dopo la parentesi napoleonica e, quindi, del conseguente regime liberistico, col ritorno dell'Austria (1815) risultano riadottate le precedenti disposizioni imperiali, fino a che non fu coordinata la materia con la legge del 12 giugno 1900, definitivamente abrogata il 31 luglio 1929.

Ed ora diamo un rapido sguardo a questa legge, dalla vita invero molto movimentata.

Era qualificata « maso chiuso » ogni azienda rurale costituita in modo tale da poter mantenere una famiglia colonica di almeno cinque persone, e non più di venti. Per l'identificazione, queste aziende venivano iscritte in apposita parte del Catasto fondiario.

Una volta qualificato, il maso chiuso restava tale; mutamenti sulla consistenza dovevano essere approvati da apposite commissioni comunali e provinciali, a meno che non si trattasse di espropriazioni per pubblica utilità e per vendite giudiziarie.

Anche l'iscrizione tra i masi chiusi di un'azienda rurale doveva essere approvata dalle competenti autorità, le quali dovevano accertare soprattutto la condizione fondamentale: quella di poter mantenere una famiglia colonica.

Ed ancora: l'unione di due masi, già dichiarati chiusi, era soggetta a limitazioni, in relazione soprattutto a criteri di ordine economico e colturale; ed era anche precisata la procedura per il distacco di qualche appezzamento da un maso chiuso.

IL PIÙ CARATTERISTICO « MASO DELLO SCUDO »: QUELLO « DEL SASSO », IN VAL PASSIRIA.

La legge in parola classificava, poi, « particelle volanti » quegli appezzamenti che, pur essendo uniti ad un maso chiuso, non erano legati dal regime vincolistico. Ma la preoccupazione dei legislatori per la frammentazione fondiaria era così sentita da stabilire che anche le particelle « volanti » non potevano essere ulteriormente suddivise, se non dopo autorizzazione dell'autorità competente.

La parte di questa legge più osteggiata dai nostri esperti (forse l'unica parte?) è quella riferentesi alle successioni. Nel fatto, in caso anche di più eredi, il maso chiuso, con tutta la sua completa attrezzatura, doveva passare in proprietà ad un'unica persona. A mitigare questa caratteristica essenziale del sistema vincolistico il capo famiglia pensava da tempo a preparare l'erede privilegiato alla sua successione nell'azienda, liquidando via via i coeredi con conguagli in danaro ed avviandoli ad altri mestieri estranei al maso.

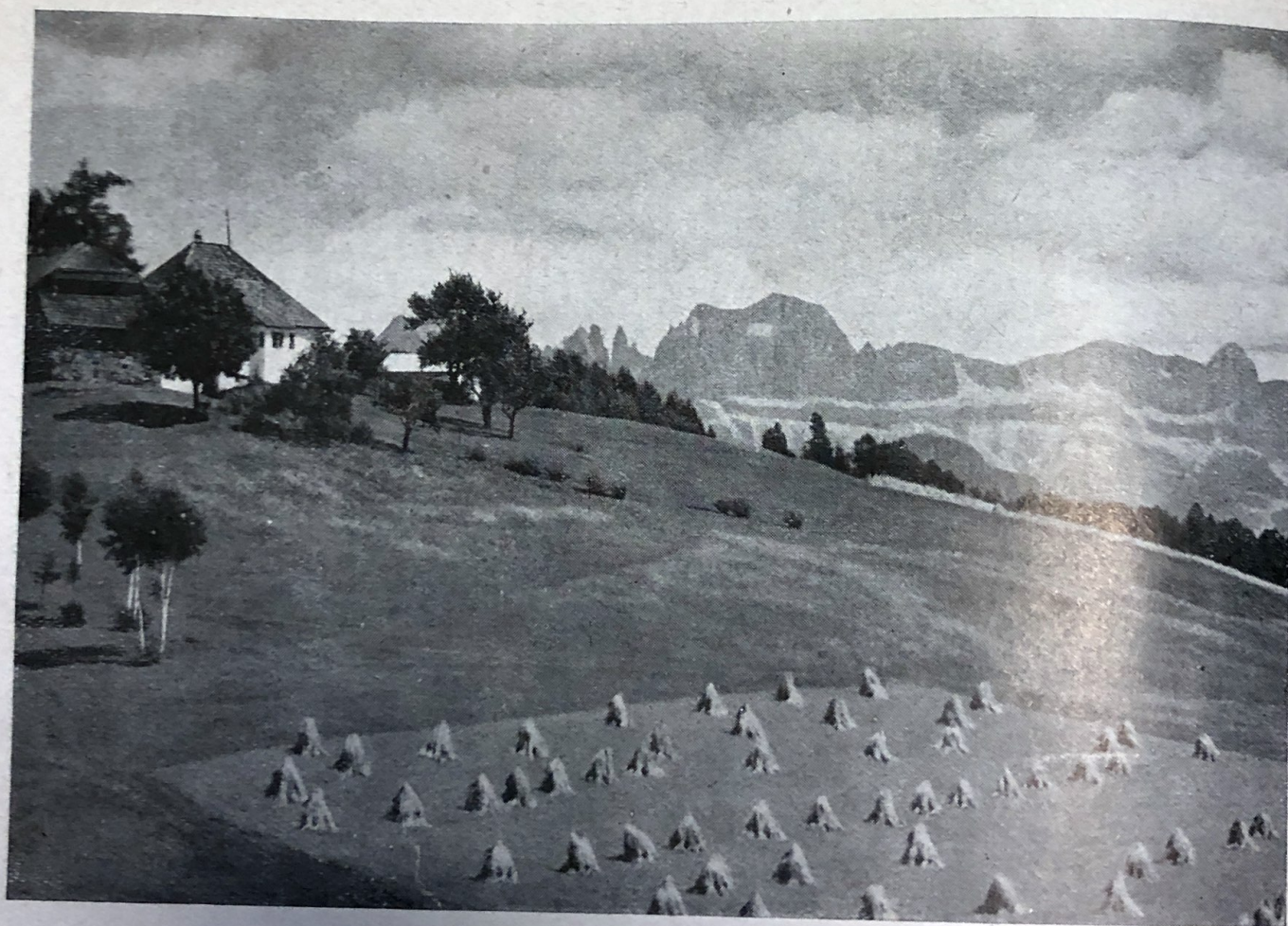
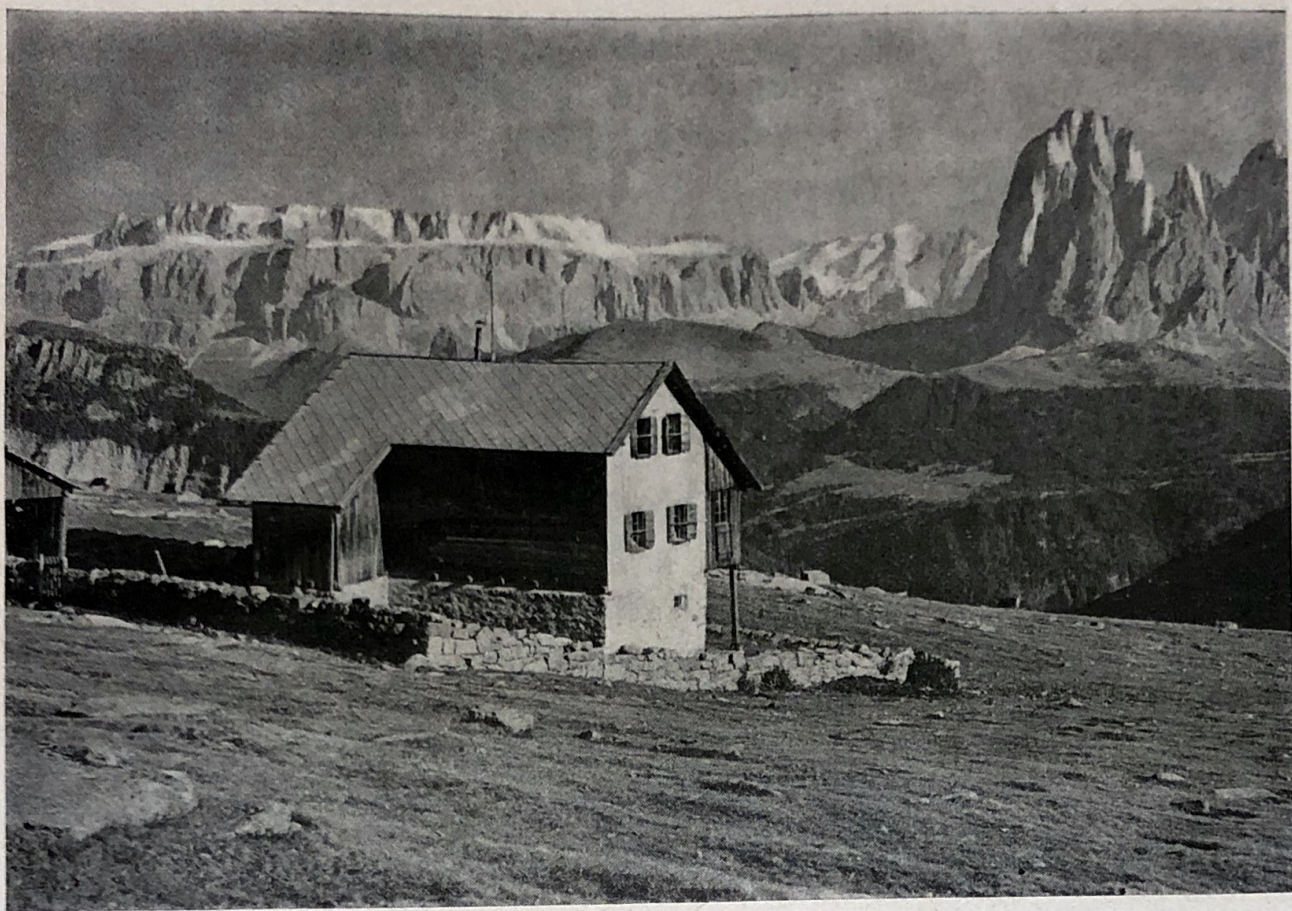
MASO DEL SASSO » – PARTICOLARE DELLA PORTA. (*Fot. Tonolini*)

COSTUMI DELLA FIERA GENTE DI VAL PASSIRIA. (*Fot. J. F. Amonn*)

Era, inoltre, precisata nella legge la procedura per la designazione dell'avente diritto alla successione, sia nei casi in cui mancava il testamento o in caso d'incertezza, sia per incompatibilità dell'erede privilegiato. Tra questi ultimi, non era permesso possedere due masi; l'erede, già possessore di un maso, aveva solo il diritto di scelta fra le due proprietà.

I legislatori del maso chiuso si preoccuparono anche della questione inerente alla liquidazione della legittima ai coeredi esclusi, precisando che, qualora nel testamento non fosse indicato il valore del maso e sorgessero divergenze su ciò, l'autorità giudiziaria, pur facendo stabilire da periti il valore del maso, doveva tener conto dello stato in cui veniva a trovarsi il nuovo proprietario in relazione ai debiti che gli venivano accollati. In altre parole, il giudice era *tenuto* a risolvere le cose in modo che il nuovo titolare del maso avesse assicurata un'esistenza « confortevole ».

Ciò per un'evidente preoccupazione, originata dal fatto che gli eventuali forti crediti di altri sul maso impedissero al subentrante una razionale conduzione del fondo.

A temperamento di questo, la legge teneva in ostaggio anche il privilegiato, stabilendo che, in caso di vendita entro sei anni dall'acquisita eredità, quegli doveva rifondere ai coeredi la differenza tra il valore reale del fondo e quello stabilito coi criteri di cui sopra al momento del primitivo trapasso di proprietà.

MASO DI AUNA – NELLO SFONDO, IL CATINACCIO. (*Fot. J. F. Amonn*)

NEL MASO LINTNER DI COLLALBO: COVONI DI SEGALE E VALLETTE VERDISSIME, IN VISTA DELLO SCILIAR.

In sintesi, si può concludere che questa legge del maso chiuso partiva dal presupposto che l'indivisibilità dell'azienda agraria fosse la condizione essenziale per porre termine alla frammentazione della proprietà terriera ed al conseguente spopolamento, specialmente in montagna. Considerava, inoltre, un elemento politico non trascurabile la costituzione di una classe di contadini-proprietari, benestante, tradizionalista e conservatrice, ligia alle leggi dello Stato, affezionata alla propria terra, al culto.

Facendo perno fondamentale su questi elementi basilari politico-economici, affermava il principio che l'interesse individuale doveva lasciare il passo a quello collettivo.

Il campo polemico.

È noto come questa legge abbia sostenitori e oppositori di uguale... tenacia: convinzioni radicate e basate su dati di fatto, tutte degne di fede e di considerazione.

Il lettore ci segua nel campo di Ettore e poi in quello di Achille, la bella Elena essendo qui raffigurata dal... signor maso chiuso.

Per restare in metafora, il cavallo di battaglia nel campo di Ettore è rappresentato da questioni eminentemente giuridiche: il sistema vincolistico è additato come un rimasuglio di feudalismo medioevale di origine straniera, che fa a pugni col diritto romano, così caro a noi latini, in quanto consacra un trattamento di fondamentale sperequazione tra gli eredi.

C'è di più: non vedono in questa istituzione uno sprone per il miglioramento della tecnica agraria in genere, poiché il nuovo gestore, soprattutto agli inizi, è troppo oberato di debiti per poter spendere convenientemente in miglioramenti fondiari e nei processi colturali. Aggiungono poi che, una volta raggiunta la piena libertà dei redditi, il fatalismo del « lavoro quanto mi basta » impedisce il progredire dell'azienda dal punto di vista produttivo.

Nel campo avverso si fa, invece, rilevare che l'istituto del maso chiuso è il « toccasana » per impedire il preoccupante fenomeno dello spopolamento rurale, derivato soprattutto dalla polverizzazione della proprietà terriera. Tra l'altro si afferma ancora che l'esistenza di un'azienda organica, produttivamente sufficente al mantenimento di una famiglia, mette in grado il suo capo di disporre dei mezzi necessari per avviare ad altre professioni, con una certa facilità, i figli esclusi dalla successione del maso, col vantaggio di poter scegliere, tra gli aventi diritto, il più adatto alla successiva conduzione del fondo.

Questo è ciò che più ha impressionato il cronista neutrale nelle sue interviste nei due campi, l'un contro l'altro armato.

Ed eccovi le sue impressioni di viaggio...

... NELLE ABBONDANTI MORENE E MATERIALI DI DISFACIMENTO RICCHISSIMI DI ACQUA... MALGHE ALLE FALDE DEL CATINACCIO.

Abrogata, nel '29, la legge che ne garantiva l'integrità, oggi in Alto Adige possono contarsi ancora dai cinquemila ai seimila masi chiusi.

Sono frequenti soprattutto nella media e alta montagna e particolarmente là dove le vie di comunicazione non si prestano a regolari scambi dei prodotti e spingono, quindi, il contadino ad attrezzare la sua proprietà per una economia il più possibile indipendente.

L'origine razziale non influisce sull'usanza del sistema vincolistico. Numerosi masi chiusi si hanno in Pusteria, ove la dominazione dei Vendi – di origine slava – ha lasciato tracce notevoli; in Val Gardena, in Val Badia e in parte della Val Venosta, popolate di Ladini; in Val d'Isarco, in Val Sarentino, nell'Altopiano del Renon, con popolazione d'origine germanica (Baiuvari).

Di contro, nella Val d'Adige, nella Conca di Merano, nel Bolzanese, ad Egna e sull'Altopiano di Caldaro, ove i terreni sono coltivati essenzialmente a frutteti, vigneti e altre colture specializzate, che richiedono aziende agrarie attrezzate soprattutto per continui scambi, l'Istituto del « maso chiuso » non ha attecchito, pur essendo zone abitate in prevalenza da popolazione di origine germanica.

Si ha, invece, l'impressione che il sistema vincolistico risenta sensibilmente della natura geografico-fisica del terreno.

L'Alto Adige è costituito prevalentemente da terreni cristallini, con abbondanti morene e materiali di disfacimento, ricchissimi di acqua anche verso e oltre i 1500 metri, quindi con prati, pascoli e boschi opulenti, dove è possibile la vita stabile di famiglie rurali.

Invece, nel Trentino, per esempio, e anche in Valtellina, per la struttura geologica del terreno si hanno limitate risorse idriche specialmente oltre i 600 metri; quindi è pressoché impossibile la vita oltre tali altezze.

Sicché il « maso chiuso », che si affermò, come si è visto, soprattutto nella media e alta montagna Alto Atesina, non troverebbe – come non trovò – il terreno adatto per attecchire in altre zone alpine di diversa struttura geologica.

Per onestà di... cronisti si deve qui accennare al decisivo colpo di timone verso il sistema vincolistico dato dal Governo fascista recentemente: ci riferiamo al nuovo Codice Civile (1).

Il Regime assegna grande importanza all'incremento della produzione agricola, quindi, non poteva non occuparsi tempestivamente del grave problema della difesa dell'agricoltura dai pericoli che derivano dall'eccessivo frazionamento dei fondi. In questa materia ha ridotto il potere di disposizione del proprietario, stabilendo che, nei trasferimenti di proprietà, ecc., aventi per

(1) Cod. Civ. – Libro della proprietà: art. 37 e seg.

MASI DELL' ITALIANISSIMO AMPEZZANO ADAGIATI ALLE FALDE DEL POMAGAGNON.

(*Fot. J. F. Amonn*)

oggetto terreni destinati a coltura o suscettibili di coltura, non deve farsi luogo a frazionamenti di terreno che non rispettino la minima unità colturale definita come l' estensione di terreno necessaria e sufficiente per il lavoro di una famiglia agricola.

Il turismo nell'economia montana.

Chi ha visto il fenomeno dello spopolamento montano in conseguenza dello sminuzzamento della proprietà agraria, in certo qual modo afferma che l'economia montana, una volta perduta la possibilità di mantenersi bastevole a se medesima, è costretta naturalmente a vivere sullo scambio dei prodotti.

Ora non vi è dubbio che esista in questo campo un sensibile squilibrio a sfavore della montagna. Sicché, con l'andare del tempo e dati i bisogni, il montanaro ha dovuto spesso ricorrere allo indebitamento del proprio fondo. E a questa prima fase non poteva non seguire, come fatale conseguenza, quella della forzata alienazione – in un primo tempo – di parte, indi di tutto il fondo, col relativo allontanamento della famiglia montanara dalla sua casa, dai suoi monti.

In Alto Adige questo fenomeno, eminentemente economico, non si è verificato che in forma episodica. Soprattutto nella media ed alta montagna si incontrano tuttora centinaia di aziende agrarie armonicamente costituite da seminativi, prati, pascoli e boschi in misura da

MASO CHIUSO DI S. CATERINA (AVELENGO), AD ATTIVITÀ EMINENTEMENTE FORESTALE.

(Fot. Stefani)

... BASTA QUALCHE TAVOLA E PANCA RUSTICA, SISTEMATE ALLA MEGLIO... ALPE DI SIUSI: BAITA DI BOCCIA.

Oltre a ciò, si riscontra, più sovente di quello che si poteva immaginare a prima vista, un'attività complementare all'agricoltura, e precisamente quella legata al turismo.

È noto che la caratteristica fondamentale della attività alberghiera altoatesina in genere è la conduzione a puro carattere artigiano-familiare.

... C'È UNA PICCOLA VERANDA COSTRUITA COL LEGNAME DEL BOSCO ANNESSO AL MASO... « MASO BROGLES », SOTTO LE ODLE: A DESTRA LA VERANDA-BELVEDERE PER TURISTI.

(Fot. Ediz. Sciliaria, Bolzano)

soddisfare ai bisogni di una normale famiglia. Naturalmente, il rapporto esistente tra l'estensione di ciascuna di queste colture varia con l'altezza e con le qualità del terreno. Verso il fondo valle si riscontrano masi con dotazioni prevalenti di coltivi, prati, frutteti e vigneti, mentre in alta montagna l'economia dei masi è basata essenzialmente sulle attività silvo-pastorali.

RUSTICO IN ANTERSELVA. CHI PENSEREBBE DI TROVARVI UN'ANTICA OSTERIA, FAMOSA IN TUTTA LA VALLATA? *(Fot. Notarpilati)*

Qui non si vuole accennare alle aziende alberghiere vere e proprie, anche se gli affezionati turisti di questa bella regione ricordano di aver visto nascere tante « case », ormai affermatesi nel campo turistico nazionale e straniero, da nuclei costituiti originariamente di semplici masi. Qui si vuole parlare di quei masi che, come pulcini intorno alla chioccia, si estendono nei dintorni di centri urbani, come Bolzano, Merano,

MASO D'ALTA MONTAGNA IN VAL DI FUNES, CON LE ODLE E SASS PUTIA.

Bressanone, Brunico, Caldaro ecc., oppure costellano zone montane turistiche, come la Val Gardena, l'Alpe di Siusi, la Val Badia, il Renon, la Val Pusteria; masi in cui il fabbricato, nel suo complesso, è rimasto generalmente tale e quale, ma nel suo interno, con tenacia veramente ammirevole, il proprietario è riuscito a sistemare convenientemente qualche ambiente per forestieri.

UN NOME, UNA LAMPADA: ECCO QUANTO BASTA PER L'ATTREZZATURA ESTERNA DI QUESTO MASO PRESSO APPIANO; CONVEGNO DEI BUONGUSTAI DEI VINI LOCALI. *(Fot. Ediz. Sciliaria, Bolzano)*

« MASO PLATZAS », SOPRA LANA D'ADIGE, DAL POMPOSO NOME DI « ALBERGO ». IL PROPRIETARIO NON MANCA DI INTRAPRENDENZA. *(Fot. Baehrendt)*

Niente di ricercato, naturalmente: una piccola veranda costruita col legname del bosco annesso al maso, oppure una « stube » rivestita quasi sempre di cirmolo, sovente intagliato da qualche familiare nelle lunghe giornate di stagione morta.

Ma basta anche qualche tavolo e panca rustica, sistemati alla meglio in un piazzaletto, spesso in vista di qualche gruppo dolomitico, se non addirittura nel vigneto o nel frutteto annesso alla casa, per ospitare i turisti domenicali in cerca di castagne arrosto o di panini con i più svariati contorni di produzione propria e sempre abbondantemente innaffiabili col bon vino locale.

MASI CHIUSI DELL'ALTOPIANO DI AVELENGO. SI NOTINO I FABBRICATI SPARSI SUI FONDI: CARATTERISTICA DEL SISTEMA VINCOLISTICO. *(Fot. Baehrendt)*

Questi i primi passi; poi, alla veranda, alla « stube », alla « mescita » si annette un qualche cosa di più completo: se c'è esuberanza di camere nel maso, se ne prepara una, due, tre per ospitare, nella stagione propizia, qualche villeggiante di modeste pretese, a cui magari vien concesso l'uso di cucina.

A tutte queste sistemazioni si provvede quando la terra e la stalla lasciano braccia della famiglia libere. E vi concorrono, col capo famiglia e l'erede prediletto, anche i figli esclusi, già avviati generalmente all'artigianato.

I falegnami, col legname in dotazione al maso, fanno stipiti, serramenti, balconi, e gli stessi mobili. Gli avviati all'edilizia, con cemento e sabbia, martello e cazzuola aprono e chiudono muri. E tutto ciò in una comunità di intenti e di sforzi che non possono non dimostrare come il sistema vincolistico-agrario sia radicato profondamente ove ha trovato il terreno adatto.

COSTUMI DELL'ALTO ADIGE – VAL SARENTINO: CONTADINE DI RITORNO DALLA CHIESA.

Con gli opportuni adattamenti, si può pensare di « fare » un qualche cosa di simile in altre zone montane della nostra Italia? Si pensa di sì. E vediamo – a nostro avviso – l'essenziale.

Al montanaro oggi pesano soprattutto i gravami fiscali, e nella sua mente egli pensa, anzi, teme di andare incontro ad un ulteriore inasprimento degli stessi, iniziando una nuova attività a lato di quella agraria. Si cominci, quindi, a esentare da ogni tassazione presente e futura il reddito derivante da un'attività ricettiva qualunque, esercitata nell'ambito della propria azienda agraria. Siano poi concesse facilitazioni a quei montanari che intendono attrezzare qualche parte dei loro stabili a scopi ricettivi.

Quante associazioni, quanti enti, quanti podestà, accecati dall'amore per il proprio paese, pensano e sognano e sperano e tempestano di progetti, di istanze le superiori autorità amministrative, affinché siano concesse agevolazioni per la creazione di centri turistici dove – diciamolo francamente – appare molto problematico raggiungere lo scopo.

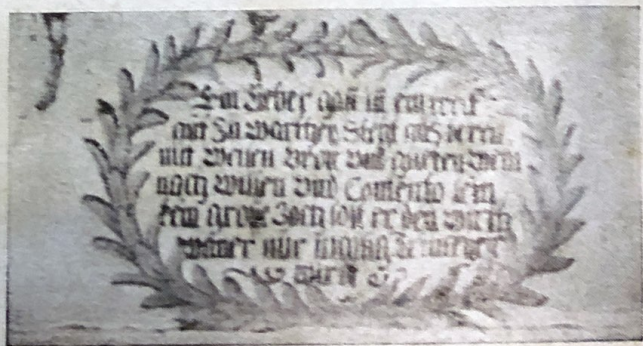
Perché questi enti, questi Comuni non si rivolgono, invece, ad una attività più vicina alla realtà, se pur più limitata, senza dubbio meno dispendiosa e più aderente alla natura dei loro monti, delle loro valli, delle loro piane?

E c'è ancora dell'altro: i rifugi, gli alberghetti di proprietà di enti, per esempio, dei Dopolavoro, siano affidati per la conduzione e custodia a montanari del posto, che, per la conoscenza di ogni sentiero, di ogni cima della zona in cui sono nati e vissuti, possono rendere anche notevoli servizi ai turisti in genere.

In ogni modo, le caratteristiche particolari dei luoghi e gli aspetti di ogni situazione locale suggeriranno certamente altre provvidenze in questo campo.

Le montagne d'Italia e i loro abitatori meritano un attento esame dei loro problemi anche da parte del turismo. E non occorre creare altri enti per questo tipo di turismo: ce ne sono già troppi, dicono gli iniziati nella materia.

E soprattutto non bisogna burocratizzare la cosa. In questo campo, se si farà e se vogliamo farci intendere, deve essere fatto tutto con semplicità, come semplice è la natura della montagna e il carattere del montanaro nostro.

GUIDO CECCHERINI

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA CTI

ALBO DELLA GLORIA

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra e compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 gennaio 1942-XX. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

R. ESERCITO:

Bernini Rag. William, S. Tenente.
Bolognesi Cesare, Sergente.
Borsarelli di Rifreddo March. Giulio, Generale di Brigata.
Cerulli Avv. Aristide, Tenente.
Dazzi Rag. Giuseppe, Capitano.
Defendi Rag. Salvatore, Capitano.
Di Plinio Vincenzo.
Dissegna Ferdinando, Tenente Colonnello.
Gerratana Rag. Dr. Giuseppe, S. Tenente.
Maggi Rag. Cesare, Tenente degli Alpini.
Monga Paolo, S. Tenente.
Padula Dr. Giuseppe, Capo Manipolo.
Piazza Stefano, Carrista.
Portatadino Giacomo, Sergente di Artiglieria.
Prosdocimi Dott. Guido.
Rampin Antonio, Tenente.
Rizzi Rag. Mario, Capitano.
Rossi Domenico, Capitano.
Rossi Rag. Federico, S. Tenente.
Scini Corrado.
Stiassi Busi Filippo, S. Tenente di Fanteria.
Zambelli Mario, S. Tenente.

R. MARINA:

De Cristofaro Pietro, Capitano di Fregata.
Orlando Lorenzo, Capitano G. N.

R. AERONAUTICA:

Gardelli Alberto, Sergente Pilota.
Nava Mario, I Aviere Motorista.
Ruffato Rag. Fermo, S. Tenente Pilota.

Alti riconoscimenti dell'attività della Consociazione Turistica Italiana.

A dimostrare la estesa risonanza che, non solo in Italia, ma anche in lontani Paesi, va acquistando l'opera della C.T.I., riflessa efficacemente nelle sue pubblicazioni periodiche « Le Vie d'Italia » e « Le Vie del Mondo », ci è di legittima soddisfazione segnalare una lusinghiera lettera del Maresciallo di Corte di S. M. il Re Ferdinando di Bulgaria, datata da Coburgo, 20 gennaio 1942, nella quale è detto, fra l'altro: « Approfitto dell'occasione per assicurarVi che Sua Maestà legge sempre con grande soddisfazione e ammirazione le belle e oltremodo interessanti Riviste e si augura che esse trovino sempre più largo accoglimento nel mondo desideroso di cultura ».

Mentre esprimiamo la nostra profonda gratitudine alla Maestà del Re Ferdinando, siamo incoraggiati dal Suo atto di regale cortesia a far seguire i nomi dei Sovrani e Principi Reali che si degnano di seguire benevolmente la vita e l'opera della C.T.I. come Soci o come abbonati alle sue Riviste:

Il Re d'Italia e d'Albania Imperatore d'Etiopia;
La Regina Madre Elisabetta del Belgio;
Il Principe Vittorio Eman. di Savoia Principe di Napoli;
La Principessa Elena di Francia Duchessa d'Aosta Madre;
Il Principe Amedeo di Savoia Aosta Duca d'Aosta;
Il Principe Aimone di Savoia Aosta Duca di Spoleto;
Il Principe Vitt. Eman. di Savoia Aosta Conte di Torino;
Il Principe Ferdinando di Savoia Genova Duca di Genova;
Il Principe Filiberto di Savoia Genova Duca di Pistoia;
La Principessa Lydia di Arenberg Duchessa di Pistoia;
La Principessa Bona di Savoia Genova Principessa di Baviera;
Il Principe Adalberto di Savoia Genova Duca di Bergamo;
Il Principe Eugenio di Savoia Genova Duca di Ancona;
Il Principe di Monaco Luigi II;
Il Principe Joachim Albrecht di Prussia.

La " Campagna del mezzo milione ".

Comunichiamo i nomi dei fortunati Propagandisti ai quali è toccata in sorte una copia dell'*Atlante Fisico-Economico d'Italia*, nell'estrazione del premio straordinario stabilito dal paragrafo 5 del regolamento per la « Campagna del mezzo milione »: regolamento che viene spedito a chiunque ne faccia richiesta inviando un biglietto da visita con le iniziali « C. M. M. ».

Tra i possessori dei « Buoni-Premio » compresi fra i numeri 6701 e 6950 la sorte ha favorito: la prof. Maria Enrichetta Pascal, Console Scolastico della C.T.I. per la R. Scuola Second. Femm. di Avv. Comm. « Regina Elena » di Genova (numero estratto 6735); il dott. ing. Fernando Fioretti, Direttore delle Miniere di Bacu Abis (num. estratto 6764); il Ten. Col. A. A. r. n. cav. Guido Calandrucci di Roma (numero estratto 6843); il prof. Eugenio Solzi, Console Scolastico della C.T.I., per il R. Ginnasio « Zucchi » di Monza (numero estratto 6870); il Magg. cav. Mario Vertuani, Cons. Militare della C.T.I. per la R. Accademia di Artiglieria e Genio di Torino.

" Le Vie del Mondo ".

Ecco l'interessante sommario del fascicolo di marzo della Rivista consorella:

CARLO SCARFOGLIO: *Si può difendere l'Impero inglese?* – GIUSEPPE CAPRA: *L'isola dall'eterna estate: Giava.* – ACHILLE SAITTA: *Sydney e Darwin, capisaldi della difesa australiana.* – NILO PIGNATARO: *Hong Kong e i suoi centenari.* – ALBERTO PEREGO: *Visita ai Sultani della Malesia.* – *Attualità Internazionale.* – *Di Paese in Paese.* – *Cronaca della guerra.*

L'abbonamento alla elegante e sontuosa rivista mensile è di L. 51,50 (Estero L. 76,50). L'abbonamento cumulativo a « Le Vie d'Italia » e a « Le Vie del Mondo » è di L. 75 (Estero L. 114).

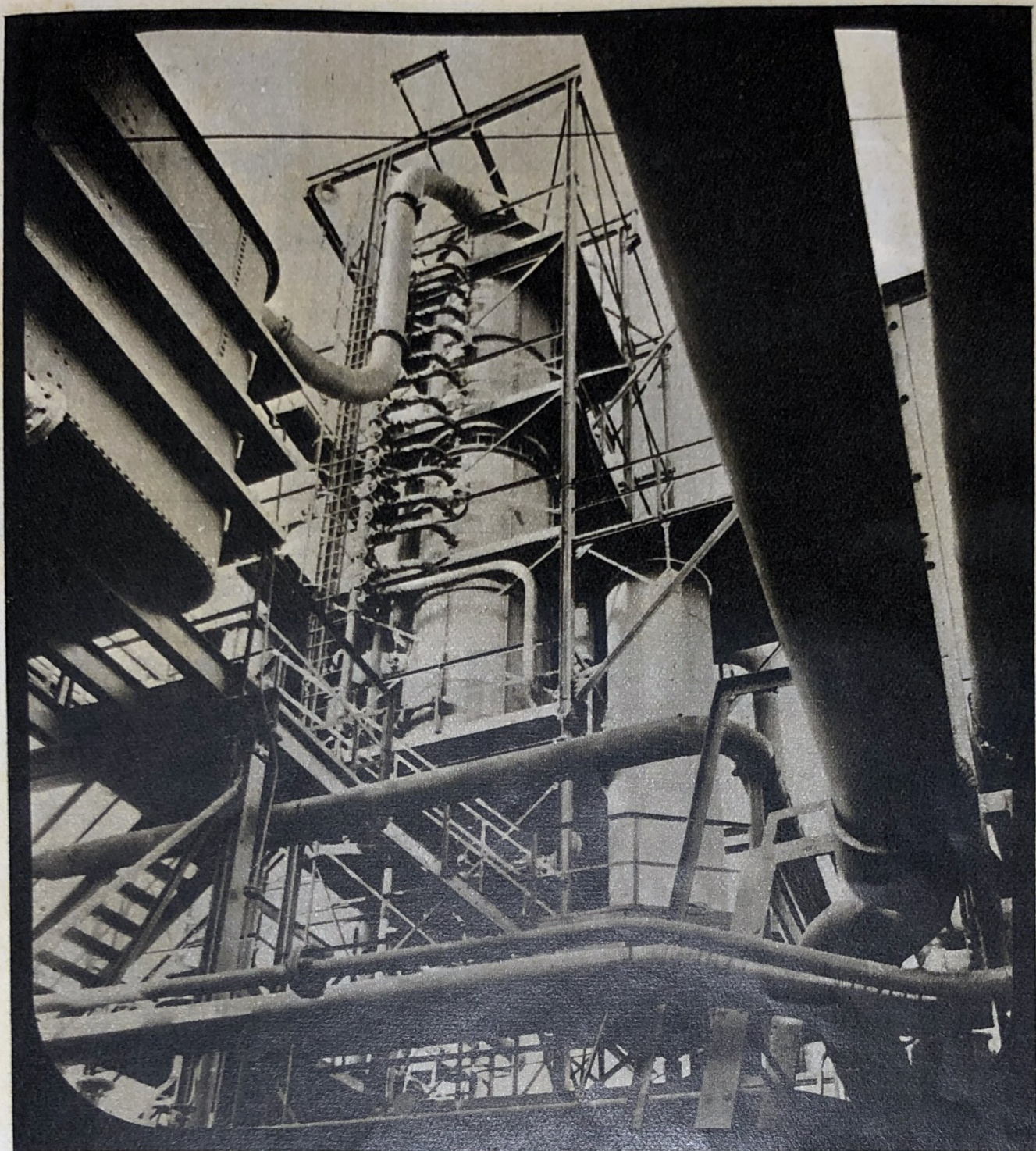
SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Continuiamo la pubblicazione dei nomi dei Soci vitalizi che nella prima metà del gennaio 1942-XX hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350. Il simpatico plebiscito prosegue tutt'ora con lusinghiera alacrità.

L'integrazione ha carattere volontario. Il conguaglio si può fare a rate, mediante versamenti non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Il premio speciale concesso per il 1942 ai Vitalizi a quota 350 verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio a rate, subito dopo il versamento della prima rata, e la speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato.

La somma necessaria all'allineamento della quota – compreso l'importo dell'imposta sulle entrate – è di L. 204 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 153 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 102 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937.

GENNAIO 1942-XX

Aliffi Cap. Leopoldo, Posta Milit. 32. – Arieti Costante, Gorla-Precotto. – Apollonio Eduardo, Servola. – Anselmi nob. cav. uff. A., Padova. – Arosio Augusto, Lambrate. – Aricò Franc., Villa S. Giovanni. – Amisano magg. cav. S., Torino. – Alosi dott. Bartolo, Falcone. – Alessandrini O., Fai di Longarone. – Annoni ten. E., Milano. – Alvigini Franc., Genova. – Asperges Dom., Milano. – Artico dott. Carlo, Trieste. – Albertini dott. L., Roma. – Alesi prof. Maria, Palermo. – Ancona cap. Saverio, Piacenza. – Angeli Paolo, Milano. – Acton princ. di Leporano F., Napoli. – Avanza Luigi, Pavia. – Agujari Marina, Este. – Bolzonello Emilio, Cornuda. – Batzella Giuseppe, Reggio Emilia. – Bosacchi rag. V., Milano. – Batini don Ubaldo, Lonnano. – Bertone Davide, Casale Monf. – Battaia Eraldo, Roma. – Balducci cav. uff. A., Sovigliana. – Baudo ten. col. rag. cav. A., Palermo. – Bellofiore geom. A., Augusta. – Bini rag. cav. uff. P., Como. – Berra geom. Ettore, Torino. – Busch Max, Milano. – Bernardelli dott. ing. P. A., Brescia. – Borgia geom. A., Milano. – Borella Giuseppe, Milano. – Berti Bruno, Milano. – Bosi Gino, Castel d'Ario. – Bosi Eugenio, Sillano. – Bay Rossi T., Roma. – Buonfrate rag. I., Taranto. – Bubbico Filippo, Roma. – Balloira rag. G. B., Littoria. – Berardo Giacomo, Ivrea. – Bardi Alberto, Mezzano. – Biroli geom. G., Tronzano Verc. – Brambilla geom. E., Nervi. – Benna Arturo, Milano. – Bubba dr. G., Udine. – Bardella Andrea, Milano. – Barucca Vindice, Milano. – Bencini arch. A. C., Firenze. – Bigi Otello, Falconara Marina. – Bazzoni Lida ved. Martignoni, Castiglione Olona. – Bassani Luigi, Musocco. – Bianchi Pierino, Milano. – Bosacchi Camillo, Milano. – Bravi Alfredo, Milano. – Bianco Angelo, Milano. – Bonazzola G., Novi Ligure. – Bechini Giuseppe, Livorno. – Basso Alberto, Torino. – Bulgarelli Gaetano, Modena. – Bosi dott. Tomaso, Castelbolognese. – Bussetti Federico, Console C.T.I., Rocchetta Tanaro. – Bonavolta dr. ing. cav. uff. F., Console C.T.I., Taranto. – Bassani dott. rag. N., Milano. – Barba Giuseppe, Palermo. – Barillari avv. gr. uff. F., Roma. – Benazzato Riccardo, Padova. – Bruno geom. Giuseppe, Palermo. – Banfi rag. Franco, Saronno. – Belloni Santino, Milano. – Beretta comm. P., Cav. del Lav., Gardone Val Trompia. – Brambilla Stefano, Giusvalla. – Beretta maresc. Sergio, Padova. – Bulano dott. ing. cav. L., Milano. – Baserga Aldo, Como. – Bovati rag. G., Monza. – Barbi Paolo, Trieste. – Codecà dott. Giovanni, Bussana. – Consavella C. M., Biella. – Carosini comm. A., Genova. – Carminati Mauro, Milano. – Capozzo dott. Simone, Milano. – Calvi rag. Mario, Pulsano. – Colombelli Carlo, Monza. – Cottignola rag. S., Ferrara. – Costa rag. Antonio, Milano. – Colella dott. ing. Luigi, Napoli. – Canzi cav. Canzio E., Milano. – Catanoso Gaetano, Orte. – Corbuleani col. M., Roma. – Chiabotti cav. Carlo, Milano. – Cecchini dott. Gino, Città di Castello. – Circolo Ufficiali del Presidio di Milano. – Corticelli Armando, La Spezia. – Coraini Nino, Sabbioncello S. Vittore. – Cerrito Pasquale, Milano. – Ciarpaglini Raffaello, Soci. – Cerri Bernardo, Grignasco. – Cattaneo dott. ing. gr. uff. G., Milano. – Celano Salvatore, Roma. – Compiani cav. rag. G., Grumello Crem. – Conti Mario, Oria. – Candiano Giuseppe, Messina. – Caprotti cav. Luigi, Milano. – Caioli dott. ing. L., Podenzano. – Carraro dott. Carlo, Terni. – Cioni cav. Ruggero, Montemurlo. – Crema avv. cav. uff. G. B., Ferrara. – Carleo Giuseppe, Console C.T.I., Petina. – Checconi dott. Carlo, Roma. – Cassa Scolastica R. Istituto Tecnico, Teramo. – Cavara dr. ing. cav. Mario, Milano. – Calza Walter, Ravenna. – Coppi cav. Enrico, Falconara M. – Cerutti geom. Carlo, Console C.T.I., Malesco. – Calvitti dott. ing. M., Forlì. – Corio Ugo, Milano. – Codias Bachisio, Bitti. – Comelli Agostino, Milano. – Corsanego Davide, Bogliasco. – Carapelli dott. Colombo, Montevarchi. – Carloni rag. cav. F., Ponte S. Giovanni. – Cevenini dott. ing. P., Console Scol. C.T.I., Forlì. – Caldara Luigi, Cortina d'Ampezzo. – Ceriani arch. C., Monfalcone. – Cattaneo Lodovico, Milano. – Circolo Ufficiali, Sc. All. Uff. di Comp. Artigl., Nocera Inf. – Croei ten. Mario, Milano. – Confalonieri geom. P., Cinisello. – Costa rag. Ercole, Vighignolo. – Carletti geom. Libero, Milano. – Cerrutti Daniele, Milano. – Colli Carlo, Milano. – Conti Guido, Milano. – Crosta Giuseppe, Robbio Lomellina. – Chivilò Renato, Spilimbergo. – Cella Corrado, Bobbio. – Ceard Vittorio, Milano. – Crosio Mario, Milano. – Chiarelli dott. Evaristo, Avigliana. – Colombo Giuseppe, Console C.T.I., Pusiano. – Cicardi Plinio, Trieste. – Carrer dott. ing. A., Bologna. – Cottarelli Elio, Venalzio. – Circolo Ufficiali, 4° Regg. Artiglieria d'Armata, Piacenza. – Cosulich cap. gr. uff. A. N., Trieste. – Caberlotto Saverio, Mestre. – Cristofori dr. cav. V., Thiene. – Chiarusi gr. uff. U., Rufina. – Carli avv. dott. gr. uff. P., Roma. – Chiesa Gaetano, Genova. – Cannizzaro Giov., Messina. – Canesi rag. R., Monza. – Casagrande rag. G., Mas. – Chirico dott. A., La Maddalena. – Cocito dott. ing. M., Pegli. – Ceravolo magg. cav. G. A., Posta Milit. 50. – Castellaneta N., Bitonto. – Cagliari Giovanni, Guastalla. – Castellari Pietro, Imola. – Dernini Giuseppe, Cremona. – De Petris nob. avv. P., Capodistria. – Del Puglia dott. A., Torrita di Siena. – D'Ursi ten. A., Civitavecchia. – De Virgilio Errico, Bari. – De Simoni rag. G., Milano. – Dionisotti Casalone prof. C., Torino. – D'Agostino dr. F., Marina di Nicotera. – Della Ragione Mario, Roma. – Dal Bianco Guido, Verona. – Donzelli rag. A., Milano. – Da Como Annoni dott. A., Milano. – Donato ten. geom. A. P., Posta Milit. 207-P. – Di Zamagna co. dott. ing. comm. S., Milano. – De Ferrari dott. ing. G., Torino. – Di Capua maresc. A., Bari. – D'Agostino prof. L., Bari. – Della Gherardesca co. Adelasia, Pergine-Valdarno. – Di Pasquale dr. ing. A., Palermo. – Donadelli don Pietro, Milano. – Delladio Giovanni, Predazzo. – De Carlini Umberto, Milano. – Del Chicca dott. ing. U., Roma. – Del Negro Rinaldo, Udine. – Dalù Romeo, Milano. – De Angelis dott. V., Roma. – Dolfato geom. A., Cons. C.T.I., Lancenigo. – Del Vecchio V., Firenze. – De Marchi Renato, Roma. – Doricchi Fabio, Chianciano. – De Nobili Attilio, Codroipo. – Dosio Alfonso, Codogno. – Di Fusco avv. cav. G., Napoli. – Doglio dott. cav. E., Roma. – Erba Attilio, Milano. – Ermini cav. Adamo, Roma. – Ebner dott. gr. uff. G., Roma. – Elvi Giuseppe, Lodi. – Franzini dott. cav. L., Alessandria. – Ferrari Antonio E., Milano. – Farina avv. Luigi, Salerno. – Farinacci avv. comm. G., Roma. – Floris Antonio, Centocelle. – Freddo Arturo, Pontelongo. – Fiorini Goliardo, Empoli. – Fidanza geom. Franc., Roma. – Fattibene rag. Franc., Andria. – Frigerio Giovanni, Milano. *(continua)*

I PERICOLI
DELL'INVERNO
In questa stagione guardate dall'esporvi ad un raffreddamento troppo rapido, specialmente se siete accaldati. Non tutti gli organismi sono in grado di sopportare un brusco cambiamento di temperatura ed allora un raffreddore può esserne la conseguenza. Per evitare ogni malanno, se volete un rimedio sicuro ed efficace, prendete ai primi sintomi le Compresse di
ASPIRINA
BAYER

AUTOMOBILISMO

CONOSCETE QUESTO "PERCHÉ"?

Pur mancando nella massa la quotidiana esperienza e i motivi di conseguente curiosità, che un tempo si riflettevano nella ritmica periodicità di queste nostre risposte, lo spirito di osservazione e di ragionamento sui fenomeni automobilistici in genere è lungi dall'essere spento, soprattutto nei riguardi dell'automobilismo autarchico. Parecchi lettori, infatti, in relazione ad alcuni recenti trafiletti di questa rubrica in tema di autolocomozione elettrica, ci hanno rivolto domande, alcune delle quali possono per oggi sintetizzarsi in questa formulazione:

Perché alla trazione elettrica, secondo quanto si legge negli annunci e nelle descrizioni di tali veicoli, bastano così pochi cavalli di potenza, in confronto alla potenza media dei motori a benzina montati su autoveicoli di pari peso e destinati a servizi analoghi? Si tratta forse di unità di misura diverse, che nascondono in realtà, a pari indicazione numerica, una maggior potenza effettiva del motore elettrico?

Ad una impostazione del problema in forma così elementare converrà rispondere – anche per ragioni di spazio e per opportunità divulgativa – in forma altrettanto elementare: evidentemente i nostri lettori non chiedono formule di elettrotecnica paragonate a formule di termodinamica, ma un indirizzo logico di massima a penetrare quello che a molti profani può effettivamente apparire un paradosso.

L'osservazione base è giusta: quando si parla di autoveicoli a scoppio, le potenze sono sempre dell'ordine di decine di cavalli, mentre nelle note illustrative dei motori elettrici per le più correnti applicazioni stradali le potenze indicate scendono all'ordine di poche unità. Come mai, per far marciare un'autovettura a benzina occorrono 20 o 30 cavalli, mentre per la stessa, trasformata ad accumulatori elettrici, malgrado il relativo forte aumento di peso morto, bastano 3 o 4? E se non bastano, perché non si aumentano?

La chiave del piccolo enigma sta nel comportamento diametralmente opposto dei due tipi di motore alle basse velocità. Il motore a scoppio possiede, come tutti sanno, un diagramma di potenza che segna una curva in funzione del numero dei giri: alle basse velocità di rotazione la curva permane quasi orizzontale, per poi salire con una certa vivacità ai regimi intermedi, raggiungere un culmine – più o meno piatto od acuto, secondo i tipi di motore – alle alte velocità, e poi ridiscendere alle velocità altissime. Vale a dire che la potenza indicata per il motore non si ottiene che quando il motore stesso gira quasi al suo massimo.

Ora, è evidente che tale velocità di rotazione si può raggiungere in due modi soltanto: primo, lanciando gradualmente la macchina, nel qual caso, se le resistenze incontrate dal veicolo ad ogni singola velocità di traslazione sono inferiori alle potenze fornite dal motore negli stessi istanti, si avrà un incremento di tutti e tre i fattori (potenza, resistenze passive e velocità di traslazione del veicolo), finché la resistenza eguaglia la potenza e si stabilisce l'equilibrio. Secondo sistema per attingere la veloce rotazione del motore corrispondente alla potenza massima: ridurre le eccessive resistenze facendo uso del cambio, cioè riducendo la velocità di traslazione.

È ovvio che non sempre uno dei due sistemi è praticabile, e che determinati casi sfuggono a priori a queste possibilità di strappare al motore la sua potenza nominale. Quand'anche si viaggiasse facendo continuo uso del cambio (ciò che renderebbe intollerabile la guida, e che la pratica tende sempre più ad escludere: del resto, aumentando la percentuale dei tempi dedicati a tale manovra, durante la quale viene interrotto il tiro del motore, la potenza media sfruttata alle ruote diminuirebbe di per se stessa) va ricordato che si dispone solitamente di quattro marce soltanto: sarebbe una curiosa coincidenza che l'equilibrio tra le resistenze istantanee e il rapporto di cambio inserito cadesse proprio a quella velocità angolare di motore che corrisponde alla potenza massima. In pratica, o il rapporto è un po' «teso», con prevalenza della resistenza, e il regime di motore rimane inferiore a quello di potenza massima; o il rapporto è basso, e il motore, tendendo a «imballarsi» anche ad acceleratore parzialmente strozzato, oltrepassa questo regime e non dà il pieno rendimento.

Ma specialmente nello spunto di partenza e nelle accelerazioni si rimane fatalmente ben lontani dal disporre di una rilevante percentuale della potenza teorica. La resistenza è massima allo spunto da fermo, soprattutto in salita o su terreno difficile, mentre il motore non si può ovviamente «imballare» a 3-4 mila giri per ottenerne la piena potenza, che del resto verrebbe in buona parte assorbita nella fase iniziale (la più delicata) dalla frizione, la quale funziona bensì come cambio graduale, ma soltanto *disperdendo* in attrito (calore) una percentuale media di *metà* la pur bassa potenza resa dal motore a quel regime necessariamente moderato. Infatti: nell'attimo d'inizio del moto del veicolo la potenza è assorbita *tutta* da questo vero e proprio freno ad inerzia; nell'attimo finale, quando sta per cessare lo slittamento dei dischi, la potenza viene trasmessa interamente. Ma in quest'attimo, la resistenza d'inerzia è ancora talmente grande, in confronto al rapporto della 1ª velocità, che il motore diminuisce fortemente di giri e di potenza (tanto che per il guidatore novellino è un problema non lasciarlo spegnere). In conclusione, in tutta la manovra di partenza e di primo lancio non si ha a disposizione che una modestissima percentuale della potenza massima. Ed anche in seguito, nelle accelerazioni (riprese), cioè quando si parte da un basso regime di giri-potenza per conquistarne uno più elevato, ci si trova di fronte ad analoga difficoltà.

Per tutte queste ragioni teoriche e pratiche, e in attesa del cambio graduale e automatico che entri

in funzione nell'attimo di primo spunto del veicolo (utopia dimostrata ormai irrealizzabile, se non ricorrendo a soluzioni di basso rendimento medio, divoratrici di potenza a tutti i regimi), il motore a scoppio deve avere una elevata *riserva di potenza*, tale, cioè, che anche la sua quarta o quinta parte bastino alle manovre più frequenti. Ecco perché la rilevante velocità lanciata in piano – quando diviene possibile sfruttare l'intera potenza nominale – è una caratteristica propria dell'autoveicolo a scoppio in genere.

Comportamento diametralmente opposto ha il motore elettrico a corrente continua, quale viene impiegato per l'alimentazione ad accumulatori. Esso non ha una curva di potenza paragonabile a quella del motore a scoppio, in un massimo ben definito a un determinato regime: la sua potenza è determinata caso per caso dall'equilibrio tra l'energia assorbita e la resistenza. Si indica solitamente, nei cataloghi, la resa a regime normale di esercizio, per vincere le resistenze normali: e in questa significazione, i cavalli-vapore indicati corrispondono esattamente a quelli di qualsiasi altro motore, come è evidente nella identica denominazione del sistema di misura.

Ma la caratteristica saliente del motore a corrente continua è quella di assorbire una *maggiore* quantità di energia elettromotrice quando la resistenza aumenta, tendendo ad abbassare il regime di rotazione. Non tutta, naturalmente, la corrente così erogata dalla batteria viene trasformata in potenza sfruttabile: il rendimento specifico del motore diminuisce rispetto a quello di regime rotazionale normale e di resistenza normale, perché una parte dell'energia elettrica finisce in calore. Tuttavia, al *forte* aumento d'amperaggio così assorbito corrisponde pur sempre un *notevole* aumento di potenza assoluta all'albero motore, se la batteria è in buone condizioni e ben carica, se il motore è costruito a regola d'arte, e se i cavi di corrente, grossi e corti, non creano resistenze o dispersioni anormali. In conclusione, mentre dal motore a scoppio di 12 cavalli, nella fase di spunto, avviamento e prima accelerazione, si possono, in *media*, sfruttare non più di 3-4 cavalli, dal motore elettrico di 3 cavalli si ottiene agevolmente, nella stessa fase, una potenza *costante* di 5. Con l'ulteriore differenza che, nella prima ipotesi, la media è data da un susseguirsi di sbalzi, in funzione dell'uso della frizione, della temperatura del motore e conseguenti condizioni di carburazione (fenomeno sempre delicato in partenza) e di altri imponderabili fattori, mentre nella seconda la dolcezza, l'ininterrotta continuità della coppia motrice, la sua perfetta e automatica adeguazione al bisogno, migliorano ancora il rendimento pratico della già più rilevante potenza disponibile. È a tutti nota, del resto, la brillantissima accelerazione dei più moderni e ben proporzionati – nel rapporto potenza-peso – tra i mezzi di locomozione a corrente continua, quali i filobus e i locomotori ferroviari, che «strappano» letteralmente in partenza e in salita.

Naturalmente, in questi casi, non bisogna scandalizzarsi delle elevatissime indicazioni dell'amperometro, né del surriscaldo di tutto l'apparato elettrico. È proprio per mitigare questi eccessi di erogazione che, nei piccoli veicoli stradali ad accumulatori e a limitata provvista di energia, si preferisce adottare un cambio meccanico di velocità, che teoricamente sarebbe inutile, anzi contro-indicato: per potere, cioè, mantener sempre la resistenza passiva del vei-

colo in limiti pressoché normali, e non eccitare quindi il motore a succhiare un amperaggio troppo forte, che esaurirebbe troppo presto la batteria e, alla lunga, rovinerebbe tutto.

Ecco, dunque, perché i cavalli elettrici, pur essendo ciascuno della stessa forza di quelli a benzina, si comportano in pratica così diversamente: il motore a benzina è una stalla avara, che non libera tutti i suoi puledri che in determinate occasioni; il motore elettrico è una stalla prodiga, che apre il passo, di primo colpo, a tutti i suoi ospiti normali e a tutte le sue segrete riserve, salvo ritirar subito le seconde, non appena ristabilite le condizioni normali di esercizio.

Rimane con ciò anche spiegato il forte divario nella velocità assoluta lanciata tra i due veicoli, quando l'uno e l'altro sviluppano l'intera potenza normale. In tal caso, è naturale che i 4 cavalli elettrici non possano fornire più dei 25 km.-ora, mentre i 24 a benzina ne forniscono 100. Sarebbe da stupire, anzi, di un divario velocistico limitato al quadruplo rispetto al sestuplo delle potenze disponibili, se non si ricordasse che la resistenza dell'aria ingigantisce con rapida progressione verso le alte velocità, richiedendo potenze proporzionalmente molto maggiori.

CRISTOFORO

Attenti al gassogeno!

La diffusione europea del gassogeno ha ormai guadagnata la fiducia di larghe classi di utenti per questo tipo di alimentazione motoristica, divulgandone la sostanziale praticità e gli accorgimenti necessari per un uso soddisfacente. Ma appunto in ragione di tale progressiva fiducia e familiarità possono sorgere pericoli, che la naturale diffidenza dei primi tempi rendeva meno probabili. Infatti, la stampa quotidiana, in Italia e fuori, ha occasione di occuparsi con una certa frequenza delle cosiddette asfissie prodotte da questo gas (che sono in realtà veri e proprii avvelenamenti del sangue per via respiratoria) in circostanze apparentemente banali e presumibilmente innocue: casi statisticamente non preoccupanti in relazione alla raggiunta diffusione numerica dei generatori, ma tuttavia degni di osservazione e delle opportune illazioni prudenziali.

Tutti sanno che l'ossido di carbonio – principale prodotto dalla combustione del carbone o della legna nei comuni gassogeni, o almeno predominante nella miscela gassosa fornita – è altamente velenoso e irrespirabile: esso è per giunta insidioso, in quanto non emana un odore proprio che ne avverta la presenza, e perché, secondo la miscela formata coi gas secondari e la pressione e temperatura dell'aria ambiente in cui si sprigiona, può mescolarsi a questa, stagnare in basso o anche innalzarsi, avendo un peso specifico assai prossimo all'aria. Tre casi avvenuti recentemente dimostrano l'entità e la varietà dei pericoli: un autista, chinatosi in rimessa sotto la macchina avviata e indugiatosi in verifiche, malgrado un sensibile spiraglio aperto nella porta del locale, non si è più rialzato. Un autocarro è stato trovato al mattino fermo su una strada, coi due autisti asfissiati nella cabina da alcune ore e il ventilatore ancora in funzione: evidentemente, dopo una breve sosta, lo avevano attaccato per ripartire, difendendosi dal freddo nella cabina a chiusura ermetica; e dal passaggio dei pedali il gas, sprigionandosi dal miscelatore del motore, era entrato in cabina, annebbiando la co-

scienza degli occupanti prima che potessero reagire. Infine, un custode di autorimessa d'una impresa di trasporti, nella quale erano stati ricoverati due automezzi a gassogeno rientrati dal servizio, a motore spento, addormentatosi nella cameretta sovrastante alla rimessa e da questa divisa da un impiantito di legno apparentemente sano e compatto, dovette soccombere alle esalazioni filtrate dal pavimento.

I tre dolorosi casi citati dettano le prescrizioni prudenziali da seguire. In primo luogo, non compiere mai i preliminari di partenza di una macchina a gassogeno in un locale chiuso o insufficientemente aerato, e non tenersi mai vicini agli orifizi di erogazione o di prova se non si è all'aperto. Qualche utente suole addirittura accostare il naso alla valvola di prova per sincerarsi dell'avvenuto inizio di produzione del gas, confondendo l'odore dei comuni prodotti di prima combustione, che nulla dicono sulla presenza del gas richiesto per l'alimentazione, con l'ossido di carbonio, che – ripetesi – è inodoro, compiendo così atto non solo pericoloso, ma perfettamente inutile.

In secondo luogo, non attivare mai il focolare a mezzo dell'apposito ventilatore, nelle partenze dopo una sosta, rimanendo nell'interno della vettura o della cabina a vetri chiusi, ma abbassare completamente almeno due vetri, o spalancare una porta, o smontare. I passeggeri attendano all'aperto che il motore sia avviato. Numerose possono essere le cause di fuga, d'infiltrazione e di ristagno del venefico gas. Talvolta possono prodursi anche in marcia, ma in questo caso non possono, generalmente, essere pericolose: tuttavia, se i passeggeri del sedile posteriore avvertono il caratteristico odore del carbone combusto, indice di non ermetica separazione tra il gassogeno e l'interno della vettura, nel dubbio che con questi prodotti trovi ingresso anche l'ossido di carbonio, converrà ultimare il viaggio a vetri parzialmente aperti e procedere al più presto ad un'accurata revisione, tanto più poi se venissero lamentati fenomeni di stordimento, di sonnolenza, o di mal di capo.

Infine, non si ricoverino mai autoveicoli a gassogeno che abbiano appena cessato il normale funzionamento e che, quindi, abbiano il focolare ancora acceso, in locali chiusi ove soggiornino persone, o che siano comunque comunicanti con locali di abitazione, anche solo a mezzo di canne di ventilazione o da camino comuni, o separati da pareti sottili o comunque sospettabili non ermetiche. Ottima cosa sarebbe disporre le applicazioni gassogenistiche non solo perfettamente stagne quanto al corpo del generatore (requisito già assicurato normalmente), ma anche fornite di chiusure ermetiche alla presa d'aria e alla valvola di prova, ed all'aventuale presa del ventilatore se separato dalla prima, nonché in tutti i raccordi dei filtri e delle tubazioni; e con la valvola del miscelatore (acceleratore), senza arresto di minimo ma a chiusura completa, in modo che, all'arrivo, il fuoco venisse subito soffocato per mancanza assoluta d'ossigeno, e il gas già pronto rimanesse sicuramente imprigionato.

Fari abbaglianti innocui (legalmente parlando !).

Una interessante sentenza (tuttora inedita) ha pronunciato recentemente un Tribunale piemontese, in una fattispecie oggi superata dall'oscuramento, ma che fu e ritornerà assai frequente, e che soprat-

tutto risolve nel modo più corretto e convincente una questione di larga massima in diritto, ricorrente in quasi tutte le questioni d'investimento, e soggetta per solito dalle parti in lite alle più aberranti e interessate interpretazioni: la questione del nesso di causalità, raramente esplorata con maggior chiarezza anche da giudici superiori.

Si tratta della sentenza 30 dicembre 1941-10 gennaio 1942-XX, emessa dal Tribunale di Alessandria nelle cause riunite di Landri Remo (attore, con l'avv. Quarra) contro Demattei e Orsi (convenuti, con l'avv. Ferrari) e contro Bianchi Cesare, convenuto in garanzia, difeso dall'avv. Aldo Farinelli. Presidente Buscaglino, estensore Tuttolomondo.

Il Landri, in una sera dell'inverno 1940 (prima delle norme sull'oscuramento) percorreva in bicicletta lo stradale Alessandria-Tortona: pare che la sua mantellina coprisse il catarifrangente. Esso incrociò regolarmente una « Topolino » ferma alla propria destra, il cui guidatore, sig. Bianchi, era disceso da qualche momento per assicurare il carico allentatosi sul portabagagli posteriore, lasciando, a quanto pare, i fari abbaglianti accesi. Qualche attimo dopo, nella stessa direzione del ciclista proveniva una « 1100 » del sig. Orsi, guidata dal Demattei, la quale, pochi metri dopo l'incrocio con la « Topolino » ferma, investiva da tergo il ciclista Landri, procurandogli gravi lesioni e infermità permanente. Citazione del Landri contro gli automobilisti della « 1100 », e citazione di questi in rivalsa contro il Bianchi, titolare della « Topolino », che con l'abbagliamento dei proprii fari avrebbe impedito al Demattei di scorgere la bicicletta, nonostante un parziale rallentamento operato dalla « 1100 » e i segnali ottici eseguiti a distanza per ottenere lo spegnimento da parte della « Topolino » e rimasti inevasi.

Il Tribunale, senza discendere all'ammissione di prove, subordinatamente richiesta dalle parti, sulla visibilità del catarifrangente ciclistico e sulla reale sussistenza e intensità dei fari abbaglianti della « Topolino » Bianchi, ha pronunciato sentenza di merito definitiva, con la quale condanna i convenuti Orsi e Demattei all'intero risarcimento del danno subìto dal Landri, negando il concorso di colpa della vittima, ed assolvendo il Bianchi da ogni richiesta di garanzia, per mancanza di nesso causale tra i suoi fari abbaglianti eventualmente accesi e il fatto avvenuto.

Nei riguardi tra attore e convenuti principali, la questione non ha interesse di massima, essendo la motivazione legata a circostanze contingenti: una massima, anzi, che si volesse trarre dal fatto così sinteticamente riassunto, potrebbe giungere pericolosa, in quanto è per lo meno discutibile che un ciclista marciante a catarifrangente coperto possa esimersi, in caso d'investimento subìto da tergo, da un concorso di colpa, attenuante la responsabilità dell'investitore.

Ma la massima è invece pienamente approvabile, e suffragata da una motivazione rigorosamente logica, nei confronti tra la « 1100 » e la « Topolino ». Ragiona, infatti, il Tribunale: Il Demattei viaggiava in rettilineo, e non poteva non scorgere alla lontana i fari abbaglianti del veicolo fermo in senso contrario, già da qualche minuto. In queste condizioni, visto che non otteneva lo spegnimento, doveva cautelarsi con una riduzione di velocità progressiva, man mano si avvicinava all'ostacolo abbagliante, ed eventual-

mente arrestarsi brevemente prima d'incrociarlo, azionando i segnali acustici, per dar tempo agli eventuali utenti stradali antistanti di sgombrargli la zona cieca del suo percorso. Di questo suo perditempo, qualora gli avesse procurato danno, sarebbe stato *causa* il supposto abbagliamento da parte del Bianchi, indubbiamente illegittimo, e il Bianchi avrebbe dovuto risponderne: ma di questo soltanto. Non poteva il contegno di questi essere causa ad un tempo del forzato rallentamento o fermate del Demattei, e del sinistro occorso per la ragione contraria, cioè per l'insufficiente rallentamento o la mancata fermata.

Non basta che il fatto del terzo, senza di che il danno non sarebbe accaduto, sia illegittimo, per inserirlo nella catena della giuridica causalità confluente nel danno (come concludono molti frettolosi giudicati); esso rimane, invece, una semplice particolarità occasionale del fatto, irrilevante nella ricerca delle responsabilità, se non è imprevedibile, vale a dire se è sostituibile nella sua efficienza da fatti leciti o da fenomeni naturali comuni. Nella specie, i fari abbaglianti funzionavano come un banco di nebbia avvistabile con tutta tempestività: doveva l'approssimantesi regolarsi di conseguenza. La sua volontaria trasgressione a questo invito (sia pure abusivo) che i fari rappresentavano verso una sua più spinta prudenza che avrebbe evitato ogni sinistro, interrompe ogni nesso di causalità tra la colpa, puramente contravvenzionale e limitata a se stessa, del terzo, e l'evento dannoso.

Un gassogeno policarburante.

Una Casa torinese di gassogeni ha presentato recentemente un generatore policarburante, cioè atto a funzionare a pieno rendimento con qualunque tipo di combustibile: lignite picea o xiloide; carbone di legna di qualsiasi essenza; legna forte o dolce, secca o fresca. Il passaggio dall'uno all'altro combustibile avviene mediante facili registrazioni attuabili dall'esterno del generatore, e con la sostituzione di un elemento filtrante, già predisposto e fornito dal costruttore. L'apparecchio impiega pure l'interessante principio dell'autolavaggio del gas, cioè della sua depurazione mediante l'incontro ascendente della colonna gassosa con la nebbia di condensazione discendente, provocata dall'umidità stessa della miscela gassosa, già depurata dalle particelle solide.

Il nuovo gassogeno policarburante è costruito in modo da servire sia nell'autotrazione di rilevante portata, sia nelle applicazioni industriali fisse, sia in quelle agricole e motonautiche.

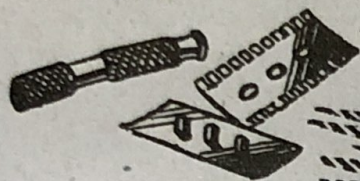
Automobilismo giapponese.

Da tre anni il Giappone ha sospeso la pubblicazione di statistiche sulla propria produzione e sulla circolazione automobilistica. Ma paragonando le cifre tra il 1930 e il 1938, e integrandole con ulteriori notizie ufficiose, si può avere un'idea approssimata del quadro.

Dal 1930, in cui aveva 120.000 autoveicoli complessivamente, tra autovetture, autocarri e motocicli, quasi tutti di produzione americana, il Giappone era giunto nel 1938 a circa 150 mila autovetture, 30 mila autocarri e 60 mila motocicli, cioè a cifra complessivamente doppia. E la produzione nazionale era passata dalle 300 unità sperimentali del 1930, alle 30 mila del 1938, sufficienti a rifornire in larga parte l'incremento annuo interno e ad iniziare una corrente esportatrice in parecchi Stati dell'Asia, dove alcune officine di montaggio di automobili americane finirono, nel 1940 e nel '41, col dover chiudere i battenti di fronte alla penetrante concorrenza nipponica.

Si contano oggi due principali fabbriche di autovetture: la *Nissau*, che costruisce il tipo popolare, e la *Toyoda* per il tipo medio: autovetture erano pure costruite sino allo scorso anno da tre fabbriche minori nel territorio metropolitano, destinate ora al fabbisogno industriale e bellico. Automezzi da trasporto e motori Diesel sono pure fabbricati da una decina di altre Case specializzate, due delle quali impiantate pochi mesi or sono nel Manciucuò, per fabbricare su licenza Krupp e Bosch. Complessivamente si crede che l'industria nipponica sia oggi in grado di licenziare circa 50.000 unità all'anno, in buona parte di media o rilevante portata.

In campo motociclistico, si costruisce oggi la sola *Itsoschini*, piccola moto utilitaria e bellica da 175 cmc.

Interessante è notare che, in attesa dell'utilizzazione dei pozzi petroliferi in via di conquista nelle Indie Olandesi, il Giappone, deficitario in questa produzione (circa 800 mila tonnellate annue di prodotti petroliferi complessivi, contro 4-5 milioni di consumo normale), sta ultimando l'allestimento, impostato nel 1940, d'importanti stabilimenti d'idrogenazione per produrre benzina sintetica dal carbone, che l'Impero del Sol Levante possiede in misura sufficiente. Questi stabilimenti daranno un gettito prossimo ai 2 milioni di tonnellate annue.

È LA LAMA
CHE FA LA BARBA
Non è questione di rasoio o di abilità per radersi bene, ma di lama.
Con la lama "Bolzano„ con fenditura, anche un novizio può radersi alla perfezione.
Fabbricata in acciaio speciale l'italianissima lama "Bolzano„ è adatta anche per le barbe più ispide e folte.
Se il vostro fornitore abituale ne è sprovvisto le riceverete franche di porto inviando lire Dieci alla Ditta: Caldara - Corso Genova N. 16 - Milano
UFF. PROPAG. ACCIAIERIE DI BOLZANO
LAMA BOLZANO
VISO DI VELLUTO
10 LAME
10 LIRE
PRODOTTO DELLE ACCIAIERIE DI BOLZANO

AUTARCHIA

Quindici prodotti dei vinaccioli.

Chi gusta il saporoso frutto della vite e nell'atto stesso in cui dovrebbe apprezzare tutti i pregi dell'uva, deve badare attentamente a scartare da ciascun acino i tre o quattro semi detti vinaccioli, che infastidiscono il palato, non pensa certamente di quale prezioso, autarchico sottoprodotto egli si occupi.

Bisogna, in verità, aggiungere che questo raffinato ammiratore delle sole uve *apirene*, cioè senza semi, non soltanto ignora i benefici che all'economia italiana può recare il vinacciolo; ma si può dire che questa ignoranza si estendeva, fino a pochi anni fa, pressochè all'intera massa dei consumatori di uva e bevitori di vino. Bisogna risalire al 1935 – anno in cui fu impostato un organico piano di sfruttamento obbligatorio dei sottoprodotti della vite e del vino – per cominciare finalmente a comprendere tutto l'enorme valore dei sottoprodotti della vinificazione, dal punto di vista del ricupero sia dell'alcole, sia delle sostanze tartariche e dell'olio di vinaccioli.

Limitandoci qui a considerare i semi dell'uva, tutti crederebbero che il benefico apporto dei vinaccioli all'economia italiana si limitasse al solo olio da essi ricavabile; mentre invece i progressi della tecnica hanno permesso all'industria autarchica, in questo settore, di elevare ad una quindicina i prodotti principali e secondari, tutti quanti derivati dal preziosissimo seme dell'uva.

Tutto ciò è frutto della tenacia e dello spirito di iniziativa dei nostri tecnici, i quali da anni hanno ormai collocato l'Italia, in questo settore, al primo posto fra tutte le Nazioni.

Prima che si accelerassero gli studi intesi a risolvere il complesso problema dell'autarchia nazionale, i sottoprodotti viti-vinicoli tornavano alla ribalta solo quando l'eccesso di produzione e le incertezze del mercato mettevano in crisi i prezzi dei vini, senza che nessuno pensasse a ristabilire il naturale equilibrio della produzione e del commercio con utilizzazioni secondarie della vite e del vino. Gli indirizzi del Regime Corporativo hanno finalmente permesso di impostare il problema nella sua definitiva inquadratura agricola e industriale.

Si calcola che in Italia si possano tecnicamente sfruttare 1.800.000 quintali di vinaccioli, in media, ogni anno, e che il loro sfruttamento industriale e aziendale si avvicini al 70%, mentre meno del 10% veniva utilizzato razionalmente prima delle sanzioni.

Già durante la prima guerra mondiale, per le difficoltà d'importazione di semi oleosi, in Francia, in Germania e in Italia sorsero fabbriche di olio di vinaccioli. Ma si trattò di iniziative che non ebbero molto seguito. Oggi, invece, tutta una grande industria è in marcia.

Il vinacciolo, che rende da 9 a 12 kg. di olio per quintale, costituisce il 20-25% del peso della vinaccia umida, e fino al 40% della vinaccia torchiata fortemente e diraspata. L'olio si ottiene dai vinaccioli secchi, *crudi* e *cotti*: *crudi* sono quelli che rimangono nelle vinacce dopo la pigiatura e torchiatura, e *cotti*, cioè distillati, quelli residuati dalla distillazione per ricavarne alcole.

Per l'estrazione si usano due tipi di trattamento: si impasta con acqua calda la farina ottenuta dalla macinatura dei vinaccioli, si attende alquanto perché l'olio fuoresca, e si pressa, quindi, al torchio idraulico a 300 atmosfere. Oppure l'estrazione può avvenire a mezzo di solventi. Si usava a preferenza benzina, giacché mentre il solfuro di carbonio e la trielina sciolgono, coi grassi, anche la clorofilla e le resine (prodotti che ostacolano la successiva raffinazione), con la benzina chimicamente pura non si estrae che l'olio. Ora, però, per necessità autarchiche, si è tornati al solfuro di carbonio.

Il panello che rimane nella pressa dopo l'estrazione dell'olio, viene utilizzato come combustibile, per le sue 4000-5000 calorie, o come componente di mangimi me-

assati ad uso dei suini; sebbene per usi zootecnici siano sempre desiderabili i panelli meno ricchi di cellulosa.

Le ceneri di vinaccioli, ricche di carbonato di potassio, possono, lisciviate, e saturando la soluzione con acido carbonico, dare origine a bicarbonato di potassio. Recentemente, i residui dei vinaccioli (e cioè la farina di vinaccioli esausta dai solventi, insieme coi residui delle sanse) sono stati industrialmente distillati a secco a 400-500° in storte chiuse, autoalimentate con aria calda della distillazione, per dare origine a prodotti di notevole importanza: *coke* (che potremmo chiamare *enocoke*, con potere calorifico fino a 8000 calorie), sostanze catramose (oli leggeri di catrame, adatti per longarine, traversine ferroviarie) ed ottima pece, nonché sostanze pirolegnose varie (acido acetico, alcole metilico e acetone).

Conducendo la rettificazione del distillato con un sistema piuttosto che con un altro, si ottiene perfino il furfurolo, molto utile come materia prima per certe resine sintetiche o per altre industrie.

Riassumendo: l'olio di vinaccioli può usarsi come alimento (se raffinato e tagliato con altri oli di semi); per la fabbricazione di saponi *duri* (alla soda), *molli* (alla potassa); come olio illuminante, ormai però caduto in disuso; come lubrificante, per la rassomiglianza di certe caratteristiche proprie dell'olio di ricino (in questo caso va miscelato con oli minerali in ragione del 25-30%); in sostituzione dei solforicinoleati, tanto che, trattando l'olio di vinaccioli con cloruro di zolfo, si può arrivare ad ottenere una specie di caucciù artificiale. Gli acidi grassi dell'olio di vinaccioli possono essere usati nella fabbricazione di linoleum, cuoio, legno, sughero, corno, avorio artificiali. Per il suo potere essiccativo si tentò di usare l'olio di vinaccioli nella fabbricazione di colori, vernici, oli cotti e soffiati: lo si usa in miscela con olio di lino per vernici e come plastificante delle nitrocellulose.

Si deve, inoltre, ricordare la sua applicazione anche nell'industria casearia, per ungere le forme di formaggio di grana. Lo sfarinato di vinaccioli può servire da denaturante dei cereali, da utilizzarsi per uso zootecnico.

Un'altra applicazione casalinga dei vinaccioli è quella dei surrogati del caffè e del tè. Mescolando, ad esempio, orzo e vinaccioli tostati in parti uguali, si ha un'ottima bevanda, che può benissimo sostituire, oltre che il caffè, anche l'esotico tè o qualsiasi intruglio caldo barbaro-americano. Se avete qualche amico agricoltore, provate la miscela e ci direte se abbiamo ragione!

Concludendo: la coltivazione della vite, sotto l'aspetto autarchico, non è, quindi, soltanto utile alla Nazione nel settore dell'alimentazione, per il vino che produce e che integra il regime dietetico dell'uomo sano, ma contribuisce notevolmente, coi suoi sottoprodotti, anche alla produzione dell'alcole come carburante e come materia prima per svariati usi bellici. Mette, infine, a disposizione — attraverso lo sfruttamento dei vinaccioli — una preziosa materia che può originare una quindicina di utili prodotti industriali ed alimentari. Il vinacciolo è, perciò, un seme benemerito e prezioso.

Pier Giovanni Garoglio

Tentativi di produrre il caucciù in Europa.

Quantunque il caucciù sintetico *Buna* sia, in questi ultimi anni, in ascesa trionfale, continuano in Germania le ricerche di una pianta gommifera adatta al clima europeo e capace di produrre caucciù. Un Istituto, di recente fondazione, con sede a Berlino, si occupa alacremente del problema.

È da notare che in Italia si son fatti da tempo esperimenti del genere e si è riusciti a estrarre dalla pianta gommosa del *quayule* un caucciù naturale. Il *quayule* è una pianta messicana, che cresce anche in alcune regioni della nostra Penisola. Naturalmente, la qualità del caucciù così ottenuto non è delle migliori. Anche in Francia si fa di tutto per cooperare all'autarchia europea e nei possedimenti nord-africani circa centomila ettari sono stati destinati alla coltivazione dell'euforbia, che sembra adatta all'estrazione del caucciù.

COMUNICAZIONI

Istituzione di biglietti di doppia corsa.

In seguito alla sospensione del rilascio dei biglietti di andata-ritorno ordinari e dei biglietti per fiere e mercati, i viaggiatori che abitualmente se ne servivano erano costretti, con evidente perdita di tempo e disagio, a ripresentarsi alle biglietterie per acquistare il biglietto di ritorno. Per ovviare a tale inconveniente le FF. SS. hanno messo in distribuzione biglietti di doppia corsa, corrispondenti, come prezzo, a due biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria differenziale se rilasciati per linee o tratti di linee serviti da diretti, e a tariffa vicinale se rilasciati per linee o tratti di linee serviti da treni accelerati o omnibus. Questi biglietti di nuova istituzione sono emessi, come i vecchi andata-ritorno, entro la distanza massima di 250 km. ed hanno la validità di giorni 5, salvo per qualche relazione di carattere locale, per cui la validità è stata limitata ad 1 giorno.

Le recenti disposizioni restrittive per gli abbonamenti ferroviari.

Come era da prevedere, le restrizioni adottate col 1° gennaio in materia di abbonamenti ferroviari sono state sentite dal pubblico più forse che le restrizioni adottate contemporaneamente per altri tipi di biglietti. Confrontati i provvedimenti attuali in materia di abbonamenti con quelli del 1917, in contingenze egualmente di guerra, essi si presentano un po' meno rigidi: allora si sospese, senza eccezione di sorta, il rilascio degli abbonamenti ordinari per le percorrenze superiori ai 60 km.: questa volta il limite è stato elevato a 100 km. per il pubblico in genere e si è tolta ogni limitazione per «i viaggiatori di commercio e i rappresentanti di commercio non in proprio», facendo così, per queste due categorie di persone, una vera eccezione di favore.

Qualche lettore ci ha domandato chi debba considerarsi appartenente a tali categorie. Rispondiamo che tanto il viaggiatore quanto il rappresentante di commercio è considerato non solo dalla legge comune, ma più particolarmente dalla legislazione speciale di questi ultimi anni. In base alle disposizioni per l'inquadramento sindacale e alla posizione di dipendenza dalla ditta o azienda cui appartiene l'interessato, non dovrebbe risultare dubbio il giudizio se esso possa o meno essere compreso fra le suddette categorie. Ma questo giudizio non spetta agli uffici ferroviari cui vengono richiesti gli abbonamenti, bensì esclusivamente ai competenti Uffici Provinciali dell'Economia, che debbono poi rilasciare dichiarazioni ben precise, corrispondenti a quelle richieste dalle norme restrittive, cioè che l'interessato è realmente «viaggiatore di commercio o rappresentante di commercio non in proprio». Ogni altra dizione, sia pur simile, non può essere accettata dagli uffici ferroviari.

Ricordiamo che l'indicazione di «viaggiatore di commercio o rappresentante di commercio non in proprio» figura già da molto tempo nelle tariffe e norme per i trasporti di persone, e che non ha mai dato luogo a dubbi ed erronee interpretazioni.

Ciò ammesso come pacifico per la quasi totalità dei casi, ci auguriamo che al più presto siano emanate disposizioni dal Ministero delle Corporazioni agli Uffici Provinciali dell'Economia per eliminare ogni dubbio e per giudicare con criteri uniformi eventuali assimilazioni.

Corrispondenza da e per la Francia.

È stato consentito lo scambio delle corrispondenze epistolari, manoscritti, estratti conti, stampati, bollettini, ecc., tra le Compagnie italiane di assicurazione e le corrispondenti Compagnie francesi all'uopo autorizzate. Gli invii sono accettati alla spedizione solo se consegnati direttamente agli uffici postali dalle Compagnie italiane di assicurazione autorizzate, a mezzo di appositi incaricati muniti di delega speciale.

Per le isole Ionie è ammesso lo scambio anche delle corrispondenze raccomandate (lettere, cartoline e manoscritti), nonché dei giornali quotidiani (edizione per l'estero, impostati direttamente dagli editori).

Posta aerea.

Per tutta la durata del presente conflitto, le lettere e le cartoline di corrispondenza epistolare, spedite in via ordinaria, recanti la sopratassa speciale di trasporto aereo, dirette a soldati, caporali e caporali maggiori dell'Esercito e gradi equivalenti delle altre Forze Armate dello Stato, in servizio effettivo, sono ammesse al trasporto aereo con la tassa di francatura ordinaria ridotta alla metà. Questa disposizione è estesa anche alle corrispondenze predette impostate in Libia o dirette ai militari di truppa ovunque dislocati.

Campioni e pacchetti postali "via aerea".

Ne è sospeso l'inoltro aereo a destinazione di civili in Libia. I suddetti oggetti possono soltanto aver corso coi mezzi normali, come ordinari o raccomandati, a rischio dei mittenti.

Corrispondenza "via aerea" per i prigionieri di guerra.

Per il tramite della Croce Rossa Italiana possono essere inviate corrispondenze per posta aerea dalla Svizzera all'indirizzo dei prigionieri di guerra che si trovano nei paesi esteri sotto elencati, includendo nella busta per l'ufficio prigionieri di guerra della Croce Rossa Italiana a Roma tanti cuponi internazionali quanti sono indicati per ciascun paese: Australia 5, Sud Africa 4, Kenya 3, Giamaica 5.

L'Amministrazione postale non può indicare se e in quanto tempo dette corrispondenze – via aerea – giungano a destinazione, trattandosi di un servizio nel quale essa non interviene, e che si svolge a rischio di chi se ne vale.

FRA I LIBRI

ANGELO MESSINI – *Lo scienziato ed astronomo folignate Ab. Feliciano Scarpellini nel I centenario della morte.* Pag. 19. – *La facciata del Palazzo Comunale di Foligno.* Pag. 18. – *Spoliazioni francesi di opere d'arte a Foligno.* Pag. 38. – *I Canapè. Ricreazioni storico-sportive.* Pag. 61. L. 2. – *Le origini e i primordi del Monte di Pietà di Foligno.* Pag. 24. – *Gli affreschi di Giuseppe Nicola Nasini, pittore senese, nella Chiesa della Madonna del Pianto di Foligno.* Pag. 10. Ed. T. Sbrozzi, Foligno. – *L'eremo di Santa Maria Giacobbe presso Pale di Foligno.* Pag. 30. Soc. Poligrafica Salvati, Foligno.

Agenda municipale 1942-XX. Pag. 202. Tip. Cesare Nani, Como 1941-XX.

Giuseppe Cormani – *Il trasferimento della darsena di Porta Ticinese in Milano e la navigazione interna in Italia*. Pag. 150 con illustraz. f. t. S. A. Aracne, Milano 1942-XX.

Michele C. Catalano – *La donna e l'amore in Estremo Oriente*. Pag. 328 con tav. f. t. Ediz. Chiantore, Torino 1941-XX. L. 40.

Giulio Gozzi – *I Canti del Rubicone*. Pag. 492. Ed. La Prora, Milano 1941. L. 16.

G. B. Tragella – *L'Impero di Cristo*. Pag. 149. Ed. « La Nuova Italia », Firenze 1941-XX. L. 12.

Guglielmo Barblan – *Musiche e strumenti musicali dell'Africa Orientale Italiana*. Pag. 82 con illustraz. f. t. Ediz. della Triennale d'Oltremare, Napoli 1941-XIX.

Antonio Faleschini – *La difesa di Monte Festa (30 ottobre-7 novembre 1917)*. Pag. 40. Tip. D. Del Bianco, Udine 1941-XIX. L. 4.

Benedetto Petrillo – *Guida pratica per il Funzionario dei Comuni addetto alla leva*. Pag. 67. Ed. Cesare Nani, Como 1942-XX. L. 12.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTA D'ASSOCIAZIONE

Soci Vitalizi . . . . L. **357,—** (Estero L. 510,—

Soci Annuali . . . . L. **22,70** (più L. 2 tassa di ammiss.) (Estero L. 32,70

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 gennaio 1942-XX

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 gennaio 1942 . N. 121.1

Nuovi Soci annuali . . . . » 8.9

Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1941 . . . . N. 269.104

Nuovi Soci vitalizi dal 1-1-1942 al 31-1-1942 . . . » 6.677

Soci vitalizi in corso di pagamento rateale . . . . » 287

» 276.16

N. 406.34

Presumibili rinnovi di Soci che, già iscritti nel 1941, non pagarono ancora la quota 1942, e presumibili nuove iscrizioni . . » 33.65

N. 440.00

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26,–** Estero L. 46,
Semestr. L. **13,–** Estero L. 23,

Abbonamento a **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **51,10** Estero L. 76,50
Semestr. L. **26,–** Estero L. 38,50

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75,–** Estero L. 114,

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Consociazione Turistica Italiana - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50